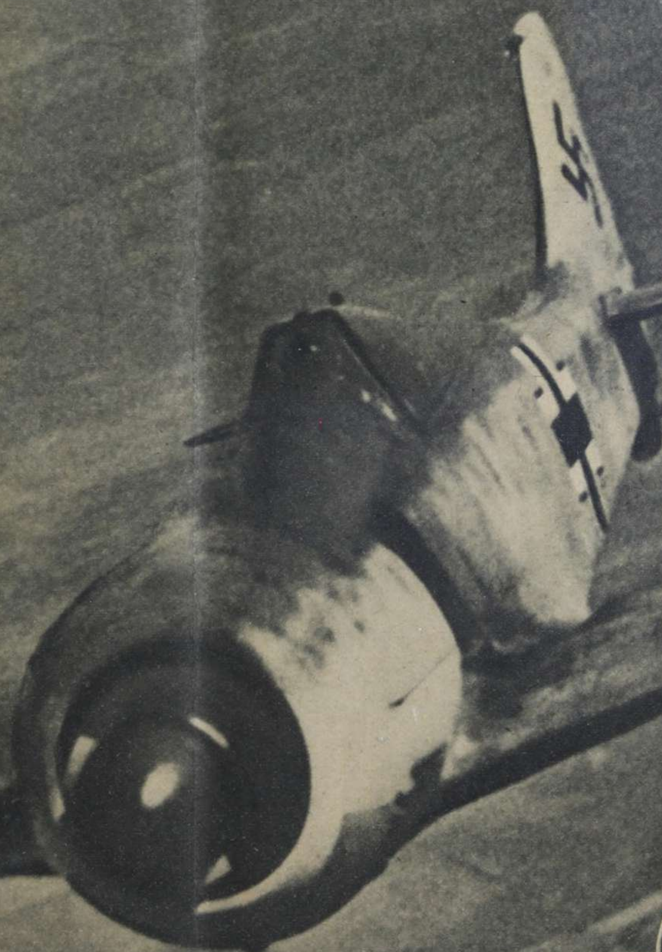
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

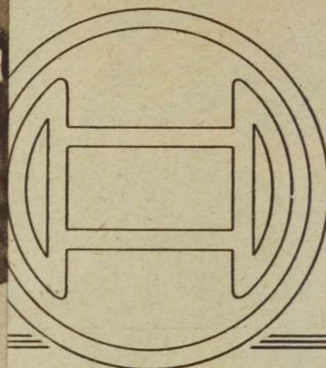
1943 JÚNIUS 15. (VI. ÉVF. 12. SZÁM)



Igy látja a FW. 189. közelfelderítő lövésze a kísérő FW. 190. vadászgépet

ÁRA 50 FILLÉR

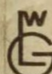




Mindenki meggyőződhet róla...

A Bosch-gyertyák Pyranit 2 szigetelője szemmagasságból acéllapra ejtve, nem törik el. Mechanikai szilárdsága nyomással és ütéssel szemben kimagasló, nála egyedül a gyémánt keményebb. A motorban tehát Pyranit 2 a legerősebb igénybevételt is állja. Bosch-gyertya minden létező motorhoz készül (ismertető jele: 2 zöld gyűrű)!





A repülés korszerű fejlődésének alapja a biztonság!

A Siemens-konszern sok évtizedes tapasztalatainak alapján készülnek:

Ellenőrző- és mérőműszerek, világítási berendezések, reflektorok, villamos szerelési anyagok, fedélzeti távbeszélő készülékek és hálózatok, navigációs készülékek, önműködő kormánykészülékek

Felvilágosítással szolgál:

MAGYAR SIEMENS MŰVEK
VILLAMOSSÁGI RT.

Gyengeáramú Osztálya

BUDAPEST, VI. KERÜLET, TERÉZ-KÖRÚT 36. TELEFON: 120-739

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JUNIUS 15



Főméltóságú Kormányzó Urunk

hetvenötödik születésnapját

hódolatteljes szeretettel és ragaszkodással ünnepli az ország

HONISMERET REPÜLŐGÉPRŐL

A merészen magasba szökellő sziklacsúcson porlepte férfi ül. Verejtéktől csapzó haja arcába lóg, melle még mindig zihál az eddigi erőfeszítéstől, szemei azonban már örömöt sugároznak, azét az örömét, amely a nagy fáradság árán megközelíthető cél elérése után tölti el az embert. Órákon át küzködött a csúcshoz vezető meredek lejtőkön, járatlan sziklagörgetegeken, a nap heve kegyetlenül perzselte a ruháján keresztül is, de végre felért a régóta áhított szirtre és most fenséges érzéssel tekint szét a körülötte elterülő tájon.

Messze, ameddig a szeme ellát, minden a lábai előtt fekszik. Mohón fürkészi tekintetével a terepet, hogy azonosítsa a térdeire fektetett térképpel. Itt sziklábavájt patakvölgy, ott méregzöldben pompázó fenyőliget, amott távolabb virágos rét vonja magára figyelmét és minden fáradozásáért kárpótolva érzi magát azáltal a felemelő látvány által, amely kilátópontjáról tárul eléje.

Szemei egyre távolabbra nyúlnak. Előveszi távcsövét és ennek segítségével igyekszik behatolni a messziség kéklő ködébe. Hirtelen egy pontra szegeződik tekintete. Homályosan kúpalakú hegyidom vonalai rajzolódnak ki előtte. A kúp tetején mintha romok lennének, valószínűleg várkastélyé... dicső idők ittfeledt tanui. Szíve egyszerre elszorul, eddigi öröme tűnőben. Most már ott szeretne lenni a leomlott falak között és a málladozó kövekről leolvasni a történelmet. Leméri a távolságot a térképen. Huszonhat kilométerre van tőle légvonalban a várrom. Legalább egynapi járóút, de lehet több is, mert két hegyvonulat van közben, amelyeket át kell hágnia, hogy a romokhoz érjen. Lehangoltan sóhajtott fel: »Miért nincsenek szárnyaim? Ha lennének, föléje emelkedhetnék a földfelszín egyenetlenségeinek és most egyenesen odarepülhetnék vágyaim céljához...«

Az igazi túrista tehát, aki folyton új és új benyomásokat, szépségeket keres a föld arculatán, gyakran sárbaragadtnak érzi magát. Vágyai messzi távolba csábítják, közelről szeretne gyönyörködni a távcsövében feltűnő érdekes terepalakulaton, vagy tereptárgyon, de a nehézkedés törvényének alávetett és véges erőkkel rendelkező teste csak lépésben képes követni a szabadon csapongó lelkét. Földre kényszerítve, esetleg teljesen új ösvényeket taposva kell utána törtetnie, sokszor kimerülten vissza is kell fordulnia és csak akkor tudna valójában kedvtelésének, a turisztikának hódolni, ha vágyait a földfelszín mozgásgátló akadályaitól függetlenül, a levegő hármas dimenziójában szárnyalva követhetné.

Azaz repülnie kellene. Mily szerencséje van a huszadik század túristájának! Az ezerkilencszázas évek hajnalhasadása valóra váltotta a *daedalusi* álmot. A lángeszű tervezők és rettenthetetlen bátorságú kísérletezők sorából a *Wright*-testvéreknek 1903 december 17-én Kittyhawk mellett sikerült levegőbe emelkedniök a saját szerkesztésű motoros repülőgépükkel és azóta a gépmadár hihetetlen arányú fejlődési pályát futva be, engedelmes közlekedési eszköze lett az embernek a levegő végtelen óceánjában.

A ma túristájának már nem kell órákat izzadnia egy-egy gyönyörű kilátást nyujtó pont, vagy természeti szépséget jelentő vidék megközelítésében. A repülőgép percek alatt felsegíti a legkedvezőbb kilátást biztosító magasságba, igen gyorsan átszállítja egyik felkeresendő tereptárgytól a másikhoz és pompázó panorámában vagy futószőnyegen varázsolja eléje a legnehezebben elérhető tájakat is.

Szálljunk csak fel gépünkkel egy derült márciusi reggelen a budaörsi repülőtérről és vegyünk Esztergomra irányt. Motorunk egyenletesen duruzsol és mi a repülőtér szintjéről mért 500 méter magasságban teljesen átadjuk magunkat annak a megkapó látványnak, amely minden irányból elénk tárul. Balról a Bicskétől Piliscsabáig húzódó hegyhát felénk eső lejtője szinte ragyog az éppen láthatár fölé emelkedett nap sugárözönében és *Zsámbék* község nyugati szegélyéről a magyarság itt töltött hosszú évszázadainak beszédes tanujeleként mered az égnek a romjaiban is hatalmas Árpád-kori templom. Jobbról az életért küzdő ma bontakozik ki szemeink előtt *Budakeszi* szanatóriumaiban. A Budát övező erdőkoszorúzta hegylánc délnyugati lejtőjéhez simulnak és a fagyos északi szelektől védve messzire kitárják ablakaikat az éltető napsugár felé. Mily óriási kincsünk nekünk ez a hegylánc? Alig, vágy pár kilométernyire a főváros szívétől és mégis, mintha a Kárpátok ősvadonai felett hasítanád a levegőt. Gyönyörű színek, pompás terepformák, buja természet, gondos emberi kéz kelt benned együttes csodálatot...

Géped azonban már tova is röpített. *Esztergom* a legközelebbi célod. A Pilishegység nyugati szélén haladunk előre és nemsokára fel is tűnik a prímási város képére jellemző Bazilika. A Duna nyugat-keleti irányú csíkja ezüstösen csillog és a város alatt hirtelen északra fordul. Meredeken majdnem 50 méter magasra szökell ki a folyópartból a Várhegy és ormát ízlésesen koronázza az apostoli magyar királyság gyönyörű szimbóluma. Egészen föléje ereszkedünk és néhány forduló leírása közben gyönyörködve szemléljük hatalmas és mégis szerves egységet alkotó idomait. Mennyi hitet, mennyi bizakodást önthetett az átkos Trianon húsz éve alatt messzire látszó kupolájával a Duna balpartján rekedt magyarságba...

Felemeljük gépünk orrát. Emelkedünk és keletnek fordulunk. A víz hatalmas erejét csodáljuk most. A Duna áttört a Börzsönyi és a Pilishegység között és *Dömösnél* 350 méterre összeszorulva kígyózik át a reá meredeken eső hegyoldalak között. Szemünk már messziről keresi a 485 méter magas *Szentmihályhegyen* a magyar *Walhallát*, hogy miként a németeké Regensburgnál a germán nép nagyjait, ez a magyar nép élharcosait hirdesse azoknak, akik a Duna völgyét járják. Még csak látnoki szemeink veszik észre, de hisszük, hogy a második világégés után már mindenki számára felépül.

Alig néhány kilométerrel odébb *Visegrád* romjai a 385 méter magas kúpon. A magyar birodalom legdicsőbb napjai, az Anjouk és Hunyadi Mátyás kora, elevenednek fel előttünk és mi késő unokák, megilletődve szemléljük a XIV. század várépítészetének eme pompás példányát. Még feljebb emelkedünk és mialatt gépünket a messziségben kéklő *Galya—Mátra* tömbre irányozzuk, élvezettel tanulmányozzuk az alattunk tovafutó nógrádi vidék változatos arculatát.

A levegő szinte páramentes és amint a Mátra felé vivő repülésünk közben észak felé pillantunk, meglepetve vesszük észre a *Magas-Tátra* hóval borított bérceit. Alig hiszünk a szemünknek. Több mint 150 kilométer és egy ország választ el bennünket egymástól és mégis mintha egészen mellettünk lenne a napfényben szikrázó csipkézett gerinc. Az ott a 2663



A szádellői völgy bejárata

felüli *Kriván* és mint utolsó lépcsőfokként terül el előttünk az *Alacsony-Tátra* átlag 1900 méter magas gerince. Fenséges látvány!

Alig húsz perc telt el egyénként Visegrád óta és már a 965 méter magas *Galyatető* felett lebegünk. Tisztelgő kört írunk le a csúcsnál épült korszerű üdülőnél, majd átcsapunk a Mátra tömbjére és a tisztelgést megismételjük az egy évtizeddel korábban épült *Kékes-szálló* felett. Mindkét helyről integető kezek sokasága győz meg bennünket arról, hogy a trianoni elesettségünk folytán legmagasabb hegységünkké rangsorolt és a téli sportok hazájává kiépített *Mátra* a szerencsés országgyarapodások után is közkedvelt üdülőhely maradt. Hó ugyan nincs már, de a koratavaszi ózondús levegő minden testi és lelki törődöttség ellen gyógyír... Szinte nekünk is kedvünk támad leszállni a Mátra-csúcs enyhébb déli lejtőjén. Talán nem kell sokáig várni, hogy alkalmas sportrepülőtér létesítése által ez is lehetővé váljék...

Egy pillantás a *Tarna* völgyére. *Sirok* és *Recsk*, két útelzáró erőd a völgy két oldalán, előbb tán rablólovagok fészke, később fenyegető lándzsa a terjeszkedő félhold ellen. Ma enyésző rom, mindkettő és csak a levegőből fürkésző szemnek tűnik fel, hogy a kettő együttvéve mily hathatósan védhette a *Mátra* és *Bükk* közti horpadást.

Északnak fordulunk. Mialatt a láthatár északi szélén egyre határozottabban rajzolódnak ki a Magas-Tátra csúcsai, a közelünkben egymásután tűnik fel *Heves*, *Borsod* és *Gömör* vármegye színpompás, változatos terepidomokkal díszített vidéke.



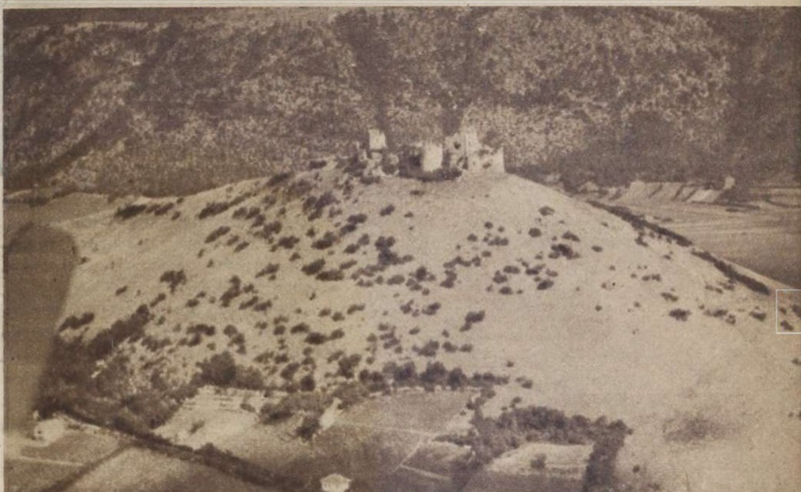
A budakeszi szanatórium

Kelet felé, a napba nézve, kissé párás a kép és a *Bükk* árnyékban maradt nyugati lejtői komoran zárkóznak el előlünk. Balra annál szembeszökőbb minden a szikrázó napfényben. Filmszerűen pereg le előttünk *Nagy Salgó* és *Somoskőújfalu* várromja, *Ajnácskő* csodás bazaltkapuja, a *gortvamenti vérgedei* erdősdomb, amelynek tetején ma már, csak néhány, futónövénnyel eltemetett falrom emlékeztet *Gedővárra* és szomorú sorsú asszonyára. A *salgótarjáni* és ózdi *iparvidék* felett megrekedő füstfellegek a dolgozó magyar akaratot írják az égre és órákig el lehetne itt körözni, ha célunk nem hajtana tovább északnak.

A *Salgó* völgye felett repülünk tovább. Kíváncsian tekintünk előre. A nagyjában délnek siető folyócskák völgyét meredeken felszökő sziklás hegyoldalak szegélyezik. A hegység tetejét azonban a geológiai időkben a völgyek talpától számított 300—400 méter magasságban simára gyalulta valamelyik teremtő vagy romboló erő és most kopáran, karsztosan suhan el alattunk a *Szilicei* és *Pelsőci* fennsík. De beértünk a gyönyörű *rozsnyói* völgybe. Az *Ökörhegy* és *Pipitke* felől hideg szelek áramlanak le és meg-megrázzák az Andrássyak épségben maradt fészkét, *Krasznahorkát*.

A vár megmászhatatlan meredek sziklából emelkedik ki. A keleti oldalon vezet fel egyetlen útja és jobbra a Szent János-kápolna, balra a völgynek irányított hét — nagyrészt bebekcímeres — ágyú közt ér a kapuhoz. Hétszázéves küzdelmes mult súlya nyugszik a váron, de a magyar történelemmel egybeforrt *Bebekek* és *Andrássyak* erős karja meg tudta óvni attól a pusztulástól, amely a többi magyar vár osztályrészéül jutott.

Nehezen veszünk búcsút a sárga várfalaktól és mialatt tovatűnik az a gyönyörű mauzoleum, melyet gróf Andrássy Dénes hitvesének emelt, a *Csermosnya*-patak mentén emelkedni kezdünk. A *Barka-hágón* át a menedékháznál kiszélesedő *Szádellői-völgy* fölé jutottunk. *Colorado*-kanyonja kicsinyítve. Az alig pár méter széles, szakadékszerű völgy szilkafalai 3—400 méter magasságból meredeken, felhasogatva esnek alá



Torna vára

és a szűk völgytalpban hangosan zúgva, helyenként vízeséseket alkotva rohan a *Szár-patak*. A szakadék mélyéből különállóan felszökő *Cukorsüveg* több kör leírására késztet bennünket és ha nem csalogatna a fennsík délkeleti nyúlványán trónoló *Torna* vára, talán minden különös alakú sziklát emlékezetünkbe igyekeznénk vésni.

Tornától kelet felé fut a műút és két oldalán a kelő vetésekből a cseh megszállás intő emlékei, a beton kiserődök ötlenek szemünkbe. Kár volt emelni őket, a volt trianoni határok mentén a vetés már ötödik éve nekünk érik be.

Megvetően fordulunk el tőlük és *Kassa* felé röpülve a vidék szépségében gyönyörködünk. A premontrei rend *jászói* székháza messziről fehérlik felénk és háta mögött még itt-ott hófoltokat rejt a *Kojsói* havas kettős csúcsa, maga közé zárva a kassaiak kedvenc kirándulóhelyét, a szép *Erika* menedékházat. Néhány perc még és a *Hernád* szűk völgyét kitöltve, a *Várhegy* jellegzetes púpjával a háttérben teljes pompájában elénk tárul Rákóczi városa: *Kassa*. A Szent Erzsébetnek szentelt gótikus székesegyház színes cserepein táncol a napsugár és már távolból felhívja figyelmünket. Igy repülve rögtön megértjük a város keletkezésének nyitját. A Hernád itt lép ki a hegyek közül és a tágasra nyilt abaúji síkon, melybe számos keresztvölgy torkollik be, az emberi élet fejlődésének törvényei alapján városnak kellett épülnie. Itt cserélődnek ki a hegyvidék terményei a síkföldé-

A Balaton vulkánikus partja





A kassai dóm

Két megyei templom



Pannonhalma (Kenneweg felv.)

vel és ez a csereforgalom, a kereskedelem nyomja rá bélyegét ma is a Felvidék gyöngyére...

Egy kör a repülőtér körül, alacsonyan húzunk el a háziasszonyképző-iskolává alakított bárcai *Zichy-kastély* felett és egy óra ötvenperces repülés után, több, mint háromszáz kilométernyi, kacskaringókkal tarkított út után földre ereszkedünk...

Saját szemünkkel győződtünk meg, hogy milyen sokoldalúan áll a repülés a turista szolgálatában. Részletezzük főbb vonásaiban ezt a sokoldalúságot.

Legelőször is a repülés az a mesebeli »*óriás-csizma*«, amelynek segítségével a föld felszínét rovó vándor igen rövid idő alatt »*hetedhét ország*«-ot járhat meg és útja közben akadálytalanul lépheti át a hegyeket és a völgyeket. A huszadik század turistájának ismeretvágya jóval nagyobb térre terjed ki, mint az előző századokbeli társaié. Ő előtte már az egész földgömb végigjárásának képe lebeg és ezt a hatalmas vágyat szolgálja ki a repülés azáltal, hogy a nagyjában azonosnak maradt emberi életkoron belül sokszorosan megrövidíti az egyes megtekintésekre fordítandó időt.

A repülőgép nagy sebessége emellett *igen gyorsan átsegíti* a turistát azokon a kevésbé érdekes tereprészeken, amelyeket a megtekintésére kiszemelt pont, vagy tájék eléréséhez végig kell járni. Itt is az időnyerés a lényeg.

Sokkal lényegesebb azonban a turisztika számára az a tény, hogy a repülőgép oly magasra emelkedhetik a megismerendő vidék fölé, amilyennek a turista legmegfelelőbbnek tartja és így a *legeszményibb kilátópontot adja.* A terep úgy terül el előtte, mint egy domborművű térkép és valódi alakjában mutatkozik. Ebben a tekintetben egyetlen földi kilátópont sem versenyezhet vele.

A *felülről való betekintés* lehetősége egyébként is a repülőgép használata mellett tör lándzsát. A legrejtettebb völgyek, szakadékok is feltárulnak a légi turista előtt.

A *megközelíthetetlen,* vagy igen nagy nehézségek árán megközelíthető vidékek (hegységek, sivatagok, őserdők, a földsarkokon elterülő jégzónák) *megismerése és áttanulmányozása* sokszor csakis a repülés útján lehetséges. Elegendő itt utalnunk a Himalája legmagasabb csúcsának, a *Mont-Everest*-nek az átrepülésére a 30-as évek elején vagy az amerikai *Byrd* többszörös repülő kutató útjára az északi és a déli sarkvidék felett. A repülés nélkül sok földi táj még most is zárva maradna az emberi szem elől.

S végül is a földi turista igen sokszor völgy mélyén, sűrű erdők ösvényein kénytelen célja felé haladni és esetleg órákon át *nélkülöz minden kilátást.* Bár így is találhat szépségeket közvetlen közelében, a természetben való gyönyörködése igen szűk térre korlátozott. Mily más a helyzet a repülőgépen. A légi turista állandóan látja az átrepült területet és annak minden részletét felderítheti emlékezetének tárháza számára.

Ily sok előny lehetősége mellett feltétlenül arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a jelenlegi háború befejezése után a turizmus igen erősen igénybe fogja venni a repülőgépet, annál is inkább, mert a háború szolgálatába állított és felduzzasztott repülőipar keresni fogja az alkalmat, hogy gyártmányainak a béke kívánalmaihoz való idomítása által az eddig virágzó üzletmenetét fenntarthassa.

Már az első világháború után észleltük ezt a törekvést, amennyiben az addig hadigépet gyártó üzemek nagy része egymásután tért át forgalmi- és sportgépek előállítására. És az igazság kedvéért meg kell említenünk, hogy a repülőgépgyárak szorgos kutató munkája egyre több és jobb túragépet hozott a nyilvánosság elé s ennek folyamányaképpen, valamint az említett előnyök meglátása révén a két világháború közti időben meg is indult a *légi turizmus.*

Ez a légi turizmus azonban, jóllehet hódolóinak száma egyre nőtt, viszonylag még igen szűk keretek között mozgott. Ennek okát elsősorban abban kell keresnünk, hogy a rendelkezésre álló repülőgépek drágák voltak és üzembentartásuk (üzemanyag, kenőanyag, tartalékalkatrész, javítás) elég költségesnek bizonyult. Ennélfogva a magánosok közül csak igen kevés embernek állt módjában, hogy turista szenvedélyének kielégítésére repülőgépet vásároljon és használjon. A sportrepülő egyesületeket felállító és fentartó közületek vagy szervek sem tudtak oly mérvű anyagi támogatást biztosítani, hogy a tagok kedvük szerint belevethették volna magukat a légi turisztikába. Emellett a gyártott gépek sem feleltek meg minden tekintetben azoknak a követelményeknek, amelyeket a légi turizmus a repülőgéppel szemben támaszt. A több ízben megrendezésre került európai körrepülőversenyek (az utolsót Lengyelország rendezte 1934-ben) elsősorban a legmegfelelőbb túrarepülőgép létrehozását célozták s tagadhatatlanul igen szép eredményekre ösztökélték a repülőipart. De nem utolsó sorban az is gátlólag hatott a légi turizmus erőteljes kifejlődésére, hogy a nagy tömeg ösztönösen visszariadt még a repüléstől és annak minden előnye ellenére szívesebben mozgott a »biztos földön«.

(Folytatjuk)

Juhnyáj a Hortobágyon (Kenneweg felv.)



Nagyüzem az irányítóközpontban



Gildner főhadnagy, lovagkeresztes éjszakai vadászrepülő, parancsot vesz át

ÉJSZAKAI VADÁSZOK

Az éjszakai németországi brit terrortámadások elhárításában a légvédelmi tüzérség mellett igen fontos szerephez jutnak az éjszakai vadászok. Merész, bátor katonák, kiváló repülők... a legkorszerűbb felszerelésű gépeken szállnak szembe a német nép háborús akaratának megtörésére számító, elsősorban polgári célokat pusztító brit bombázókkal. Nagyszerű eredményeikről, izgalmas légiharcaikról még sokszor fog megemlékezni a Magyar Szárnyak s most szolgáljon ehhez bevezetésül az a néhány kivételes érdekességű kép, melyet a német légifegyvernem küldött lapunknak a magyar közönség tájékoztatására.



A gépek előkészítése még nappali munka!



Eligazítás bevetés előtt



S az eredmény... (lelőtt Lancaster-bombázó)

SZEGEDI LÁTOGATÁS



Két lelkes szegedi sportrepülő fogad a pályaudvaron: Lázár László tanár, a Délvidéki Sportrepülő Egyesület agilis főtitkára és K. Pap János, a modelező műhely vezetője. Készülő kiállításukat akarjuk megtekinteni, hogy így végre beszámolót adhassunk a délvidéki modelezésről és sportrepülésről. Miután a szállodában lerakodtam, megmosakodtam, a fehér asztalnál találkozunk, hogy elbeszélgessünk a szegedi sportrepülésről. A beszámoló hosszú és részletes, annyira, hogy másnap este folytatjuk, de ekkor már Győri Béla, az egyesület ügyvezető alelnöke is csatlakozik hozzánk.

A szegedi modelezés.

Az ifjúság repülőmozgalma s ennek veleje, a modelezés, Szegeden már nagyon régen lelkes és önzetlen munkásokra talált. A sok, egymástól függetlenül tevékenykedő modelező már 1937-ben egymásra talált és a Délvidéki Aero Klub kötelékében tömörült. Ebben az időben még az ország egyetlen sportrepülő egyesülete sem foglalkozott önálló modelező szakosztály keretében a repülőelőképzés e fontos ágazatával, tehát Szeged e téren úttörő és útmutató munkásságot végzett.

Meg is volt ennek a látszatja az 1939. évi országos modelversenyen, mikor a népes mezőnyből az első tizenöt helyezett közül hét, közöttük, az első, második és a negyedik helyezett a szegedi modelezők sorából került ki. A fölényes győzelem elsősorban annak volt köszönhető, hogy a közös munka közkinccsé tette az egyének vívmányait s így a minőségi átlagot sikerült messze az akkori országos színvonal fölé emelni. Ebben természetesen nem kis része van K. Pap Jánosnak, a modelező műhely és az egész szegedi modelezés vezetőjének. Tizenkilenc éve modelező s most tart száznegyvenkilencedik modeltípusánál. Valamennyit ugyan nem építette meg, sok közülük csak tervrajz formájában él, de sok viszont kiváló repülésekkel, nagyszerű teljesítményekkel örvendeztette meg gazdáját s vele együtt valamennyi szegedi modelező bajtársát. Legutoljára egy kis benzinmotoros gépe kelt szárnyra az első berepítés alkalmával, mikor még voltaképp semmiféle finom beállítás nem is volt kész s a gép első útja alkalmával hűtlenül otthagyta gazdáját és Hódmezővásárhely határában szállt le. Ez a teljesítmény — ha hitelesítését az Aero Szövetség megadja — országos csúcseredménynek számít.

A Délvidéki Aero Klub, magyarul DAK, tavaly „megmagyarosította" nevét és átalakult Délvidéki Sportrepülő Egyesületté. Élén dr. Tukats Sándor főispán áll, akiről külön meg kell említenünk, hogy a modelezés hőskorában (ez ugyan egyszersmind az egész repülés hőskora is volt, kiváltkép hazánkban!), 1910—11-ben maga is rendkívül aktív modelező volt. Igy nem csoda, ha ma is nem csupán megértést, hanem állandó és kifejezett érdeklődést tanúsít az ifjúság modelező munkája iránt és minden rendelkezésére álló eszközzel támogatja munkájukat. Úgy hisszük, kevés főispánja van hazánknak, aki aktív modelező multtal dicsekedhetik, bár tudjuk, hogy ha a mai repülőszellemben felnevelt nemzedék jut majd szóhoz az ország irányításában, a helyzet egyszeriben megfordul. Szeged e téren tehát előnyben van s vele együtt a Délvidéki Sportrepülő Egyesület.

Előkészületek.

A kiállítás napján délelőtt serény munka folyik a kiállítási teremben. Nincsenek sokan, hiszen a diákok pillanatnyilag éppen az iskola padjaiban szurkolnak, hogy még a mai napot »megúszhassák«, de van néhány lelkes levente, aki feláldozza délelőttjét és Lázár tanár úr, valamint K. Pap János vezetésével a végső simításokat végzi a kiállításon.

A hatalmas teremben, erről még alább szeretnénk néhány szót szólani, asztalok beláthatatlan sokaságára van összegyüjtve a nagyszerű anyag. Országos szemszögből nézve az egészet, igen nagyarányúnak tűnik fel a kiállítás, ennyi modelt még sohasem sikerült összehozni. A falakon ügyes falitáblák, részben még Kormányzóhelyettes Urunk rádiószózatának legfőbb jelmondatai, részben az Ifjú Repülő néhány slogan-je, részben pedig „helyi gyártmány". Utóbbiakból egy jellemző és kitűnő példa: *„Ma modelezem, holnap repülök, holnapután katonai gépen védem a hazát!"*

Megnyílik a kiállítás

Délután félhat órára jelenik meg a város minden előkelősége, hogy résztvehessen a megnyitó ünnepségen. A Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke, gróf Zichy Nándor is lejött a szövetségi Klemm-gépen s társaságában ott látjuk ifj. Hültl Hümér szövetségi főtitkárt és Nagy Juliánt, a modelező osztály vezetőjét. Dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke táviratban üdvözölte a kiállítást, mivel a HMNRA hivatalos elfoglaltságai nem tették lehetővé megjelenését.

A hadtestparancsnok úr, távol van levélben menti ki magát távolmaradása miatt s egyben személyes képviselőjéül vitéz Murahidy Gusztáv vezérőrnagyot küldi. A hadtest megbecsülését az ifjúság repülőmozgalma iránt fejezi ki az a tény, hogy nagyszámú tiszti küldöttség jelenik meg a megnyitáson.

Szeged városát dr. Tóth Béla helyettes polgármester képviseli.

Az elöljáró üdvözlést Lázár László, az Egyesület főtitkára mondja, majd dr. Tukats Sándor főispán, a Délvidéki


Dr. Tukats Sándor főispán, v. Murahidy Gusztáv vezérőrnagy, gr. Zichy Nándor és Tóth Béla h. polgármester a megnyitáson


Folyik az előkészület az ünnepélyes megnyitásra

Sportrepülő Egyesület elnöke nyitja meg a kiállítást. Rövid, velős beszédben mutat rá a modelezés fontosságára, a szegedi sportrepülés jelentőségére s méltókép jellemzi azt a tényt, hogy ilyen nagyszabású kiállítást sikerült összehozni. Utána még gróf Zichy Nándor szólal fel, örömének ad kifejezést, hiszen a kiállítás valóban nagyszerűen sikerült, a kiállított anyag biztos fokmérője a szegedi modelezés rendkívüli fejlettségének.

Rövid magyarázatokkal tarkított körséta keretében mutatja be ezután az egyesület vezetősége a kiállítás anyagát a meghívottaknak. A szegedi piarista gimnázium tanulói például összeállították egy modelező fejlődési útját. A kezdő model legelső fokozatainak részletes ismertetése után látjuk a fejlődés szerves fonalát, mikor már nagyobb teljesítményű modeleket készít az ifjú, majd végül a vitorlázó repülés és a motoros kiképzés teszi fel a koronát az előképzésre. Ezzel a munkával válik a légierők használható újoncává. A piarista gimnázium igazgatója, Csonka Mihály tanügyi főtanácsos, látható büszkeséggel szemléli tanítványainak kétkezemunkáját, de még inkább, mikor Greff Géza tanár ismerteti a gimnázium fizikai laboratóriumának valóban egyedülálló aerodinamikai kísérleti eszközeit. Ezek jó részét házilag állították elő, külföldi könyvek alapján és a gyűjtemények aligha akad párja az ország középiskoláiban, de valószínűleg egyetemi fizikai intézeteiben sem. Igy a tanítványok a légerőtani jelenségeket is korán megismerik s elmélet és gyakorlat szerencsés együttese neveli ki belőlük a jövő igazi repülőit.

K. Pap János mutatja be a központi műhely anyagát, a nagyszámú kiállított model között sok az egyéni tervezésű s bizony nem mulasztjuk el, hogy jobbalakú, érdekesebb, megbízható teljesítményű modelek tervrajzát az Ifjú Repülő részére meg ne szerezzük. Hanka Lajos elemében van és nagymennyiségű magnéziumot puffogtat el fényképezés jogcíme alatt, hogy az Ifjú Repülő megfelelően érdekes anyaggal szolgálhasson az egész magyar modelezésnek a szegedi kiállításról.

A műhelyben.

Külön figyelmet érdemel a modelezőműhely. Ez a MAESz körzeti központi műhely, ahová négy iskolai aerokör jár dolgozni, valamint a leventék is. A műhely az egyik gimnázium alagsorában kapott helyet, tágas, tiszta helyiségekben folyik a munka. A szerszámfelszerelés mintaszerű. Az egyesület vezetősége szerint hiány csupán aerodinamikai taneszközökben van, ezeket is kellene a műhelynek a modelezés központi szerveitől kapni. Remélhetőleg illetékes helyen találnak majd módot a hiány pótlására.

A központi műhely az aerokörökön kívül, illetve ezek felett áll és az egyesület lehetővé tette azt is, hogy nemcsak aerokör-kötelékben lévők, hanem ezeken kívül állók is résztvehessenek a munkában. Szegeden tehát mindenki modelezhet s az anyagért is csak az önköltségi árat kell megfizetnie. A műhely törzsgárdája 45—50 főből áll. Általában — ez a szegedi tapasztalat — a modelezés iránt érdeklődők 60 százaléka esik ki az évek folyamán, a megmaradt 40 százalék ellenben kitartó munkával nagy eredményekre képes.

A szegedi vitorlázórepülés.

Öt gépe van az egyesületnek, korszerű, magyar építésű masinák. A vitorlázó repülést még a DAK kezdte 1936-ban, mikor Ford-kocsivontatással vitték fel 80—90 méter magasságba a Zöglinget. Oktató hiánya miatt azonban sokszori újabb próbálkozás ellenére sem sikerült jól megoldani a kérdést. Hiába jutottak el B vizsgáig a szegedi vitorlások, hiába próbálkoztak mindenféle vontatási rendszerrel, magasstarttal, az oktató nélküli kiképzés nem hozhatott komoly eredményt.

Az oktató hiánya most is érezhető. A HMNRA keret oktatói idő, hiánya miatt nem igen foglalkozhatnak az egyesület vitorlázó kiképzésével. Pedig ez igen érdemes lenne, hiszen a tapasztalat szerint a szegedi ifjúság a repülőorvosi vizsgákon az országos átlagon felül vált be, tehát itt több a repülőnek alkalmas, mint másutt. A növendékek között tehát itt lehetne a legnagyobb eredményszázalékot elérni. Mikor a nagyhéten volt oktatója az egyesületnek, 14 A és 2 B vizsgát sikerült néhány nap alatt elérni (két nő növendék is A-vizsgázott). Ma már az állandó nyári üzemre tervezetnek. Legalább 25—30 A és nagyszámú B vizsgát lehet elérni nyáron, több C-vel egybekötve, ha Guelmino Lászlót, a legújabban kitűnően bevált oktatót az egyesület visszakapja. Nevéhez egyébként április 14-én kitűnő eredmény fűződik: Pilis-géppel felszállva, Algyőről Bácskertesre repült és közben 1750 méter magasságot ért el, 120 km távolságot. Csörléssel indult s már eredménytelennek hitt repülés után kényszerleszállóterep után nézett, mikor hatalmas áramlat (becslése szerint 5.5 m/sec emelőszél) vitte a magasba s Apatinon túl, de még a határon innen, le kellett szállnia, Bácskertesen ért földet. Csörlőstarttal ez a teljesítmény kiváló.

A tervek

A jövő tervei sokrétűek. Vitorlázó szempontból komoly teljesítménylehetőségekkel kecsegtet a fehértói terep, ahol 600 hold vízfelület van homokos szőlőkörnyezetben s ahol nagyszerű termiklehetőségek kínálkoznak. Ehhez azonban még megfelelő gép kell, esetleg egy M. 22.

A modelezők most rádióirányítással foglalkoznak, eddig a kísérletek sikerrel jártak, 1 km távolságig eredményes a rendszer. E téren azonban még nagy és rendszeres munkára van szükség.

Remélhetőleg egy HD. 22. vontatógépet is kap az egyesület, erre vonatkozólag tárgyalások folynak.

Motoros repülés?

Érdekes, hogy az ország második legnagyobb városában nincs motoros sportrepülés. Az egyesületnek motoros gépre lenne szüksége, hogy működési terét még jobban kiterjeszthesse. Tudomásunk szerint a szegedi nagyvállalatok hajlandónak mutatkoznak arra, hogy az egyesületet ezirányú törekvéseiben erősebben is támogassák s így lehetővé tegyék, hogy a DSE motoros repülésben, vitorlázásban és modelezésben egyaránt fejthessen ki fontos tevékenységet. Reméljük, hogy a terveket semmi sem keresztezi s hogy a szegedi vállalatok valóban példát mutatnak az ország többi városának. Hiszen a magyar ipar összefogásával repülésünk minden problémáját sikerrel még lehetne oldani.

*

Ennyi volt a szegedi látogatás tapasztalata. S ha az ország minden egyes városa annyira gondjába veszi a repülést, mint éppen Szeged, csakhamar nem lesz egyetlen hely sem hazánkban, ahol ne aratott volna százszázalékos győzelmet a magyar nemzeti repülésügy. **Nagy Ernő.**

Méray-Horváth Róbert

elmondja a Budapest-belgrádi célrepülés történetét

Aranyjelvényre felterjesztik, a 3000 méter magasságot már kirepülte egy hónappal ezelőtt Szolnok felett

Méray-Horváth Róbert, a MOVE fiatal vitorlázórepülője csendben, végtelen szorgalommal és kitartással, tiszta sportszellemtől áthatva dolgozik a vitorlázórepülésben, ritkán hallani róla, de mindig — teljesítményeket. Legutóbb egy hónappal ezelőtt Szolnokon *3000 méter magasság fölé repült, ezzel megszerezte az arany teljesítményjelvényhez szükséges magasságot.*

— Már csak a távolság volt hátra — mondja elpusztíthatatlan jókedvvel — és eljött a jó idő, kinézdegéltem a számbajöhető 300 kilométeren felüli távolságokat. Egy igen vonzó lehetőség ígérkezett: *Budapest—Belgrád.* Egyrészt azért, mert arrafelé nagy távok még alig voltak, másrészt, mert éppen ideje volt már vitorlázógéppel Budapestről Belgrádig eljutni, — ezt választottam.

Célrepülés: Budapest—Belgrád!

— Május 30-án, vasárnap nagyszerű idő ígérkezett. A MOVE testvéralakulataként működik *a Magyar Optikai Művek* sportrepülő szakosztálya, amelynek *Luxemburger* Gy. Jenő főmérnök a megteremtője és vezetője. Az Optikai Művek a nagyvállalatok megértésén messze túlmenően segíti a fiúkat repülésre: 17.000 pengőért vásároltak egy kétszemélyes Kranich-mintájú gépet. Esedékes volt már egy távolsági repülés *Luxemburger* társaságában, együtt voltunk, jó idő volt, kár lett volna ki nem használni. Előkészültünk hát, *s bejelentettem az utazást: Irány Belgrád! Négy és félórai vitorlázgatás után oda is értünk a tetthelyre.*

— Persze, — folytatja *Robi* — kellett egy kis beosztás is a dologhoz. Minden attól függött, hogy milyen lesz a harci helyzet odafent. Félóráig körözgettünk a Szekrényes fölött, végre magunk alá gyüjtöttem néhányszáz métert s nekivághattunk.

— Észak-északnyugati szél fujt, nagyszerű, zsíros kumuluszok csábítgattak odafent. Igazán úgy mutatkozott a dolog, hogy nem kell folyton dolgozni és kanalazni a magasságért.

— A Csepel-sziget déli része felé elkaptuk az első igazi emelést! Kilencszáz méteren csalinkázgattam, amikor jelentkezett végre, mintha csak megrendeltük volna, a *3—4 méteres emelés.* Gyorsan bele, spirál fölfelé. *Nyolc perc alatt felemelkedtünk ezerkilencszáz méter magasságra.* Ez már valami, gondolom, jobban beleülök az ülésbe és nézem az irányt, hogy merre kell majd siklani.

— Tudniillik nézni azért kellett, mert jódarabot felhőben vakoltam. A felhőplafon 1200—1300 méter között volt, ha emelt a termik, belementem a felhőbe és rábíztam magam a műszerekre.

— Álljunk meg egy szóra, *Robi,* hogyan állsz a vakolással?

Nevet:

— Most már tűrhetően. Bár Link Trainer-re még nem tudtam feljutni.

— Akkor hát inkább »érzés után« csinálod?

— Nem. Inkább gyakorlat alapján. Tudod, úgy volt, hogy valahányszor egyedülrepülés közben felhővel találkoztam, belerepültem és figyeltem, hogy most már milyen lesz a nagy helyzet? Hát, eleinte *zuhanó spirál és dugóhúzó, megint meredek spirál, megint dugóhúzó lett, a dologból.* Addig csináltam, amíg megtanultam, hogy a *golyónak hinni kell a szemem előtt, ha balra dőlést, csúszást mutat, akkor úgy is van, hiába érzem én esetleg éppen az ellenkezőjét.* Hát ilyen gyakorlati vakolástudománnyal szúrtam bele a felhőkbe, ha az emelés megszűnt, szépen kijöttem belőlük oldalt.

— Láttam, hogy jó nagy idő van továbbra is, erre gyúrni kezdtem a távolságot. 1900-ról siklani kezdtem jó huszonöt kilométert. Egészen Csengődig utaztam simán, dróton, ott azután újból kaptam egy zsíros és nagy emelést. Ha útközben kisebb termik jelentkezett, tudomásul vettem és keresztülrepültem, nem akartam időt tölteni a túl takarékos magassággyüjtéssel.

— *Útközben 14—15 vastag termiket nyergeltem meg,* egyszerre elfogytak, megkezdődik a kiskunkuluszok becsülete. Eddig csak föl-le volt, utána csupa apró csalinkázás, a barogrammomon jól is látszik a gürcölés, olyan, mint a nagy lázbeteg lázlapja a nagy rohamok után, amikor haldik, végül *az utolsókat rúgja.* Keservesnek ígérkezett a dolog, hol nullát, hol nulla egész négytizedes-emelésfélét mutatott az emelkedésmérő, így nehezen jutottunk volna el Belgrádig. Ugylátszik, egy viharfront ment előttünk, az hűtötte le ilyen erőtlenekre a termikeket.

— 5—600 méteres magasságban félórát is csellengtünk, mire sikerült elfogni egy újabb, vastag termiket. Topolya felett volt. Nagyon emelt, hamar a tetejébe pattantam, megnyergeltem és vágtattunk felfelé rettentő boldogan. Néhány perc alatt 2400 méter magasságra értünk, majdnem elfelejtettem, hogy *közben elértük a kétszemélyes gépek magyar magassági rekordját is.*

— Most már mi voltunk az urak, tudtuk, hogy hiba nincs, Belgrád szabályosan előáll az út végén.

A belgrádi megérkezés.

— Innen kezdve siklásban utaztunk tovább. Elértük Újvidéket, még mindig volt 1700 méter magasságunk. Szabályosan utaztunk tovább, *700 méter magasságban értük el Belgrádot.* Átsiklottunk a Duna fölött. A magasságot tartani tudtuk, no, ha itt vagyunk, mindjárt szét is nézünk, gondoltam, *körülutaztuk hát a várost szép lassú díszmenetben.* Kinéztük, merre van a repülőtér, a városnézés után arra fordultam, amerről messze világított a repülőtér neve: *Belgrád—Zimony.*

— Még mindig volt 600 méter magasságunk, amikor a reptér fölé értünk. Lássák, gondoltam, hogy komoly tagok ülnek a ládában. *kirepültünk hát néhány műrepülőfigurát, simán leültünk azután.*

— Nyugodtan és zavartalanul ülhettünk volna mindmáig, a gép megérkezése semmiféle szenzációt nem keltett. Beballagtunk a repülőtér parancsnokságára, előadtuk a tényállást. Rendkívül kedvesen fogadtak a német parancsnokságon bennünket, s mindjárt meg is kérdezték, hogy miben lehetnek segítségünkre? — Nyilván haza szeretnének menni! — mondották. Hát ennek semmi akadálya. Van vontatógépünk, majd átvontatjuk önöket a határon, lekapcsolnak és besiklanak Újvidékre.

— Igen ám, de kiderült, hogy *a vontatógép éppen aznap adta be a kulcsot.*

Telefonüzenet Szófián, Athénen keresztül a Hármashatárhegyre

— Hát akkor telefonálunk Budapestre vontatógépért! — mondotta a parancsnok.

Minden német alapossággal történt:

— A direkt vonal éppen rossz volt, erre *Wehrmacht vonalon kértek rapidkapcsolást. Szófián és Athénen keresztül Budapesttel.* Tíz perc alatt meg volt a kapcsolás, jelentkezett 163—064, a Hármashatárhegy.

— *Itt Méray-Horváth Róbert, Belgrádból!* — mondom.

— *Itt Pityu bá!* — hangzik a válasz.

— Röviden leadtam a tényállást, *Pityu bá tudomásul vette, közölte, hogy maradjunk csak nyugodtan, majd mindent elintéz.* Közben kijött a reptérre zimonyi konzulunk, bevitt bennünket Zimonyba, a Hotel Zentralban helyeztek el bennünket.

— Másnap reggel kimentünk a reptérre és vártuk a vontatógépet. Este fél hatkor megérkezett az R. W. D., jól esett látni az öreg fűrész figuráját. Leszállt furcsa, rötyögő motorhanggal és kint is maradt a leszállás helyén. Úgy

vontatták be a mindig segítőkész németek. Maga *Szomolányi* jött személyesen értünk. Kiderült, hogy miközben furcsa rötyögést hallott, már majdnem úgy volt, hogy kényszerleszáll a gyanús hang miatt, végül mégis csak befejezte az utat.

— Mindjárt szerelők estek a gépnek. Egy perc multán hümmögve jelentik, hogy *a kipufogócső elégett, elveszett, öles láng nyaldosta állandóan a benzintartályt. Csoda, hogy a gép és a pilóta épségben megérkeztek.*

— Úgy látszott, hogy aznap már nem indulhatunk vissza. A német parancsnok azonban ellenkező véleményen volt: *fél nyolckor startolhatnak,* még beérhetnek Újvidékre vígan. — Úgy is lett. A német szerelők elkezdtek heggeszteni, valóságos embergyűrű lógott az R. W. D.-n, *de pontosan fél nyolckor indulhattunk is.* Átértünk simán Újvidékre, ott töltöttük az éjszakát, másnap délután startoltunk vissza Pestre. Szabályos kötelékben jöttünk haza, mert *Földházi* az egyik Gerlével mellettünk vontatta haza a *Titelig elrepült Makkai Bélát.* Nagyszerű és élvezetes út volt.

Méray-Horváth Róbert igazolást szerzett arról, hogy bemondott célrepülésre indult és a belgrádi német repülőtérparancsnokkal is igazoltatta szabály szerint, hogy a HA—5066 lajstromszámú kétszemélyes magyar vitorlázó teljesítménygéppel mikor szállt le Belgrádban. Utasa viszont azt igazolta, hogy a gépet egész úton Méray-Horváth vezette.

Raczkó.

Kéthetes oktató-továbbképző tanfolyam volt Váton

A haderőnkívüli motoros repülőkiképzés kereteinek összes oktató pilótái számára kéthetes továbbképző tanfolyamot rendezett a légierőparancsnokság irányításával a Magyar Aeró Szövetség. A tanfolyamot ezentúl évrőlévre megrendezik, mert a gyakorlati tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a továbbképzésre a repülésben éppen olyan szükség van, mint — például — az orvosképzésben.

A tanfolyamot főleg azért hívták egybe, hogy egységesítsék minden kiképzőkeretnél a kiképzés rendszerét, egyben pedig megismertessék az oktatói karral az újabb típusú iskolagépeket. Még a *Bücker Jungmann* van rendszeresítve a kiképzőkereteknél, de már készen vannak az új, *végre magyar szerkesztésű és építésű iskolagépek mintapéldányai. M. 29-cel és Leventével* folyik majd a kiképzés előreláthatóan a jövő esztendőtől kezdve. A mintagépek nagyszerűen beváltak, a gyártásra már megbízást is adott a Repülő Alap. A továbbképző tanfolyamot a Repülő Alap váti repülőterén rendezték a szombathelyi repülőgépvezető iskolaezred parancsnoksága alatt, a tanfolyam vezetője *Némethy* Jenő százados, a kiváló repülőtiszt volt, akit az oktatónövendékek rajongó tisztelete vett körül. Az oktatást vitéz *Torontáli* Imre ezredes irányította, aki maga is sűrűn kint volt a repülőtéren, végignézte az oktatókból lett növendékek elméleti és gyakorlati munkáját.

Rendkívül érdekesen oldották meg a dolog repülési részét: Az oktatók felváltva voltak növendékek és oktatók, tehát egymást ellenőrízték a repülőfeladatok végrehajtásában. Rengeteg élményt hozott ez az egymástoktatás, sok vidámsággal járt, különösen akkor, amikor országosan ismert nevek kerültek össze s egymás repülőtudását kettőskormányú repüléssel ellenőrizhették.

A növendékek névsora

Nemcsak a haderőnkívüli motoros repülésoktatásban, hanem a sportrepülésben is jelentős és ismert nevek voltak a növendékek névsorában:

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület kiképzőkeretétől: *Vadas* László felügyelő, *Czékus* Zoltán és *Szokolay* Gáspár segédfelügyelők. A BSE. kerettől: *Kőszegi* Gyula felügyelő, *Teleki* Lajos segédfelügyelő, *Takács* Lajos és *Kiss* János oktatópilóták. A BSzKRt. kerettől: *Kovács* Sándor felügyelő, *Koronkay* János, *Hambalkó* Géza segédfelügyelők, *Szántósy* János oktatópilóta, *Csatáry* Lajos főszerelő, *Horváth* Sándor szerelő. A debreceni kerettől: dr. *Stepper* Károly felügyelő, *Teszáry* Béla segédfelügyelő, vitéz *Petres* István és *Dienes* Barnabás oktatópilóták, az algyői kerettől: *Takács* Zoltán felügyelő, *Szalay* Sándor segédfelügyelő, *Moór* Gyula és *Paulisz* Béla oktatópilóták. A győri kerettől: *Balogh* István felügyelő, *Salamon* Lajos segédfelügyelő, *Török* Gyula és *Pusztai* Tibor oktatópilóták, *Bukovics* Béla szerelő, A pécsi kerettől: *Bánhidi* Pál felügyelő, *Vajta* Emil segédfelügyelő, *Körmendy* Vladimir és ifj. *Mráz* Gyula oktatópilóták.

Az erdélyi kerettől: *Bezzegh* László felügyelő, *Kovács* Károly segédfelügyelő, *Pálóczy* Ferenc és *Pohner* Lajos oktatópilóták. A szombathelyi kerettől: *Boór* Győző felügyelő, *Nagy* László segédfelügyelő, *Hepper* Antal és *Háromszéki* Gyula oktatópilóták, *Szabó* Ernő főszerelő, *Pétervári* Károly, *Simon* Ferenc, *Vitáris* Sándor szerelők és *Kovács* Gyula inas. A ferihegyi repülőtérparancsnokságtól *Németh* Lajos oktatópilóta, a Magyar Aero Szövetség részéről végig jelen volt a tanfolyamon *Czirmay* Zoltán, a motoros repülés országos felügyelője.

A tanfolyam május 16-tól 29-éig tartott.

Katonás szellem

A tanfolyam résztvevői kemény, katonás szellemben töltötték el a váti repülőtéren a két hetet az iskolatábori életnek megfelelően. Kora reggel csuklógyakorlatokkal kezdték a napot, az elméleti részben aerodinamikai, meteorológiai és egyéb repüléstudományi problémákkal foglalkoztak, a gyakorlati részben rengeteg repülés következett, majd komoly harcászati gyakorlatok. Nagy menetteljesítmények, csatározások, lőverseny volt a programmban, bizony estére, a takarodóra, jól esett valamennyi oktatónövendéknek az ágy. Kemény, de bajtársias fegyelem volt közöttük és — amint *ilyenkor* természetes — *rengeteg ugratás.*

Egy a sok közül:

Az utolsó napok egyikén *dolgozatírás* volt a tanrenden, igen sok katonai vonatkozású problémával. A dolgozatírásban a célpont *Kőszegi* Gyula lett, a főugrató pedig *Szokolay* Gáspár.

Kőszegi előző nap megnyerte — általános meglepetésre — a hadipuska lőversenyt. Már akkor kezdődött az ugratás.

— Könnyű volt, összebeszéltél a találatszámlálóval! *Öt lövésre hét találatot jelzett.* Bizonyosan belekerült egy üveg sörödbe . . .

Szóval Gazsi kiadta a jelszót: — *Gyuszi dolgozata a legrosszabb, ugratni!*

Egyéb se kellett. Csak úgy „véletlenül" melléje álltak és rákezdték:

— Gyuszi, Gyuszi, az ördög gondolta volna, hogy éppen a te dolgozatod lesz a legroszabb. Olyan szekundát kaptál rá, mint a Vöcsök.

Az ugratás kellős közepén érkezik a repülőtér fölé az Aero Szövetség négyszemélyes túragépén gróf *Zichy* Nándor, a szövetség megbízott elnöke, a légierőktől *Valgóczy* István százados és a szövetségtől *Kertész* dr. jönnek rajta. Rövid formaságok, szíves üdvözlés, Gazsi utána nyomban nyüzsög. Tájékoztatja a vendégeket a dolgozathelyzetről. Az ugratás kiterebélyesedik:

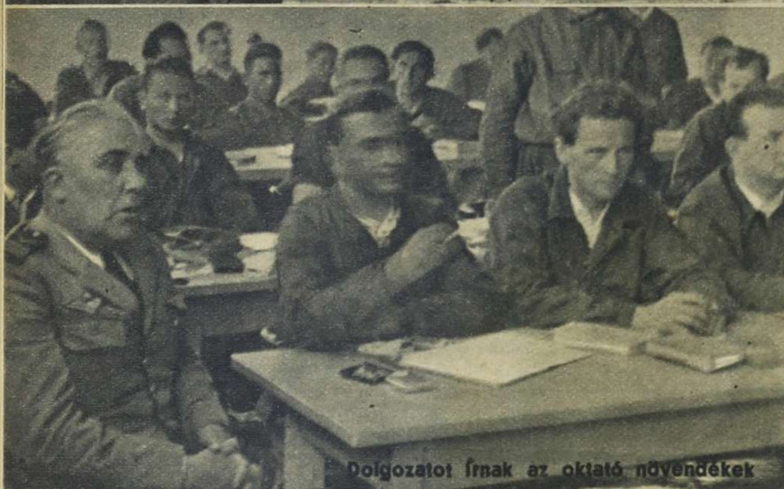
— *Ebéd után átnézzük a dolgozatokat!*

Kőszegi sejti, hogy mire megy a dolog, de egyelőre nem bizonyos benne. Nagy igyekezettel rág egy fűszálat és igyekszik óvatosan felderíteni a tényállást.




Szokolay, az ugráló, Kőszegi, az „ugró”


A tanteremben. Balszélen Csizmay főfelügyelő


Dolgozatot írnak az oktató növendékek


Gróf Zichy Nándor a váti táborban

— *A legrosszabb dolgozatot felterjesztjük a légierőparancsnoksághoz!*

Mindössze két percig tart a komoly szurkolás, Kőszegi beszed néhány gólt, azután visszaadja Gazsinak, a nagy ugratónak a kölcsönt. A dolog azzal záródik, hogy délután harcászati gyakorlat, az ellenség bizonyos pontokon keresztül beszivárog és meg akarja szállni a repülőteret. Az egyik raj parancsnoka Kőszegi Gyula lesz, akinek megadják a lehetőséget a dolgozat gyakorlati „javítására”. (Hogy sikerült-e, nem tudjuk, nem várhattuk végig a Kőszegi-raj teljes győzelmét).

Az utolsó nap

Autó suhan a repülőtérre, megérkezik *Torontáli* ezredes. Fogadja a jelentéseket és nyomban megbeszélést tart a haderőnkívüli repülőképzés jelenlévő vezetőivel. Megállapodnak, hogy a tanfolyam tapasztalatairól összefoglaló jelentést készítenek, ennek alapján dolgozzák ki a minden évben megtartandó továbbképző tanfolyam tanrendjét.

Az utolsó felszállások következnek, Bückerek, a minta *Levente II.*, a minta *M. 29*-es szállnak fel váltott gépvezetőkkel. Gróf Zichy még nem repült egyik géppel sem, mindjárt kipróbálja őket. Előbb a huszonkilencest — egymásmelletti ülések vannak a gépben —, azután a Leventét.

A Huszonkilences nagyon tetszik neki:

— Könnyűrepülésű, igen kényelmes, jóindulatú gép. Utazórepülésben nyugodtan el lehet engedni a kormányokat, a gép szinte önmagától korrigálja a széllökéseket.

A Levente is tetszik neki, jó gép. Mindössze a műszerfalon kell egy kis átalakítást végezni, kissé alacsonyan vannak a műszerek, magasabb termetű gépvezető csak úgy láthatja őket, főleg a kompaszt, ha kissé lehajol.

A Huszonkilencesnél tetszik a szárnyfékmegoldás. Jól és időben emelkedik, a leszállásnál a teljes szárnyfék jó merülést biztosít és nem túlhosszú kifutást. Nagy eredmény ennél a mintánál, hogy az ülések egymás mellett vannak.

Lélektani megfigyelésekre is alkalmunk lesz benne — mondják az oktatók — mert láthatjuk a növendék arcát, a biztonságot, vagy a határozatlanságot és javíthatunk munkáján nemcsak a kormányokba való benyúlással, hanem szemléltető segítéssel, magyarázó szóval is.

Az új iskolagépek kipróbálásánál és megismerésénél igen sok alkalmuk volt az oktatóknak arra, hogy kicseréljék egymás között kiképzési tapasztalataikat.

Az utolsó nap egyszerű, de ízletes ebédje után hadipuskával, derékszíjjal, vaktöltényekkel, tölténytáskával felszerelten sorakozik eligazításra az oktatók növendékserege. Jó tizennégykilométeres gyalogmenetnyire van a terep, ahol a harcászati gyakorlatot el kell végezniök. *Hambalkó* adja meg az eligazítást, vezényszavak hangzanak és szétindulnak a rajok a feltételezett ellenséggel felvenni az érintkezést. Öreg este érnek vissza jó fáradtan, de vidám kedvvel. Megtisztálkodnak, s növendékekből oktatókká „lépnek elő” ismét. Kint a repülőtéren tartják a búcsúvacsorát. búcsúzásra flekkent sütnek. Vacsoraközben felköszöntik a parancsnok *Némethy* századost és az első továbbképző táborban eltöltött tanulságos, szép és bajtársias napok emlékére ezüst cigarettatárcával kedveskednek neki valamennyiük bevésett aláírásával. Kedves és megható percek. A tábor másnap autóra, szárnyra kap, mennek szét az oktató urak az országba, hogy a kéthetes továbbképzés során elsajátított egységes kiképzési rendszerben átadhassák tudásukat a Repülő Alap új fiataljainak.

(R—ó)





Dr. Bencsik Béla, a magyar időjárás-repülés tragikusan elhalt kiválósága.

Időjáráskutatás repülőgépen

A troposzférában játszódik le minden földi jelenség. Ebben a rétegben alakul ki jó- és rosszidő egyaránt.

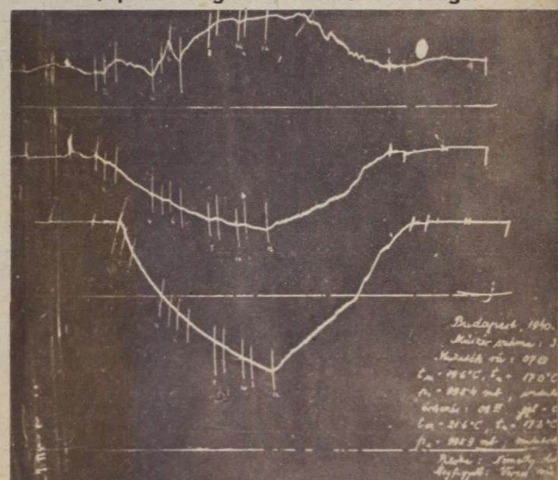
Tehát ezt a réteget kell alaposan tanulmányozni. Erre már sokféle műszert használnak a meteorológusok. Ezeket a műszereket ballon vagy repülőgép viszi meghatározott emelkedési sebességgel a magasba. Az előbbi, a ballonos műszer, túlmegy a troposzférán, de emberkíséret nélkül. Utóbbit a repülőgép csak 4000, esetleg 5000 méter fölé emeli (a mindent író egyetemes »meteorográfot«) és ugyanakkor vele együtt a légállapotot megfigyelő meteorológust is. Stop! Itt megállunk, mert bizonyára akad, aki megkérdi, hogy minek megy a meteorológus a magassági repülőgéppel, ha van a repülőgépen olyan műszer, amely mindent leír. Ez igaz, de minden műszernél, gépnél tökéletesebb az ember! Nem egyszer előfordul pl., hogy a meteorográf bármi oknál fogva megáll, vagy valamelyik írókar meglazul. Az is előfordul — pláne nyáron, — hogy fenn nagy záporesőt kapunk erős széllel s ez az esőt befújja a műszerszekrénybe és lemossa a kormot. Igy az egész felszállás nem ér semmit s még ráadásul az üzemanyag is kárbaveszett. Hogy ezt mind megelőzzük, azért megy a meteorológus is a műszerek ellenőrzésére.

A műszer ellenőrzi az embert, az ember pedig a műszert. Van a troposzférában olyan jelenség is, amit a műszerek egyáltalán nem tudnak érzékelni, pl. a felhők alakját. Ugyanis 176 felhőfélét ismer a meteorológiai tudomány. Néha szinte látni lehet felülről, hogy miként alakul át a pára felhővé. Látni a hatalmas felhőtömeget, néha úgy jön, mint az árvíz. Néha a gépet elkapja egy jó kövér kumulusz és emelés közben jól megmossa, esik a zápor, mintha vödörből öntenék. A következő pillanatban pedig valósággal kidobott magából. Ez olyan gyorsan történik, hogy az ember el sem készül, meg sem fogódzik. Egyszer csak azt veszi észre, hogy nagyon kellemetlen helyzetbe került, pl. a repülőgép kiesett alóla. »Jó vicc«, de így van. Ilyen esetben az ember valósággal lóg a levegőben. Előfordul az is, hogy fölszállunk 5000 méter fölé és sehol semmi felhő, mégcsak nem is párás a levegő. Szinte egész Magyarországot látjuk. Látni lehet a Magas Tátrát, a Mecseket, a Balatont. Másnap pedig már lehet, hogy teljesen felhő fedi az egész országot. Sokszor azt hinné az ember, hogy most vastag a felhőréteg és alig repül benne 200 métert a repülőgép fölfelé, már elérte a tetejét és fölötte teljesen derült az ég, süt a nap. Olyan az egész, mint valami hatalmas felhőtenger, csak néha egy kicsit gomolyos a teteje. Néha pedig már kora reggel 2—3000 m magas felhőtornyok emelkednek ki belőle. Kerülni kell őket, amennyire csak lehet, mert ezek a felhők a legtréfásabbak. Ha csak köztük bujkál az ember a repülőgéppel, olyan szelídnek látszanak, mint a bárány. Magasságuk olykor eléri a 7—8—9 ezer méter magasságot is, ezekből esik aztán néha tojás nagyságú jég, amely idő előtt letarol mindent, kicsépeli a búzát, leveri a gyümölcsöt. Néha hatalmas körszivárvány is látható a felhők tetején, benne a repülőgép árnyékával. Leírhatatlanul szép látvány.

Egyes napokon 4—5—6 réteg felhő van egymás felett. Egyikben esik pl. az eső, a másikban jegesedik, néha 5—10—15—20 mm jég rakódik a repülőgépre, a harmadikban esetleg hó hull. A földön pedig sokszor ebből semmi sincs, lehet, hogy ugyanakkor lent süt a nap. Lüktet az élet. Néha sehol semmi csapadék, csak a sok felhőt látni, bent pedig a repülőgép kabinjában apró helyhekben hull a hó. Ez leginkább csak a hőmérséklettel magyarázható, mert ez is sokszor nagyon megtréfálja az embert. Átlag ½ C°-t esik 100 m-kint. De azért nem egyszer előfordul, hogy fönt pl. 1400 m — vagy 2600 m — sőt még 3200 m-en is lehet melegebb mint esetleg 1200 m-en. Ezen az úgynevezett »inverziók« (néha 3—4—5 C különbség is előfordul), ilyen esetben nemigen tanácsos strandra menni. A meteorológus éjjel-nappal egyaránt őrködik, figyelemmel kísér minden legkisebb elváltozást az ég arcán, minden órában megrajzolja az időjárás térképét és ebből látja, hogy merre húzódik a hideg, meleg, eső, hó, köd, zivatar, vihar.

A meteorrepülésre senkit sem lehet kényszeríteni, mert nem passzió, hanem komoly fárasztó feladat. Leginkább álmosságot szokott először előidézni. Még azoknál is, akik úgy gondolják, hogy nekik semmi sem árt.

André Lajos



Meteorográf-görbe

A műszer felülvizsgálása felszállás előtt





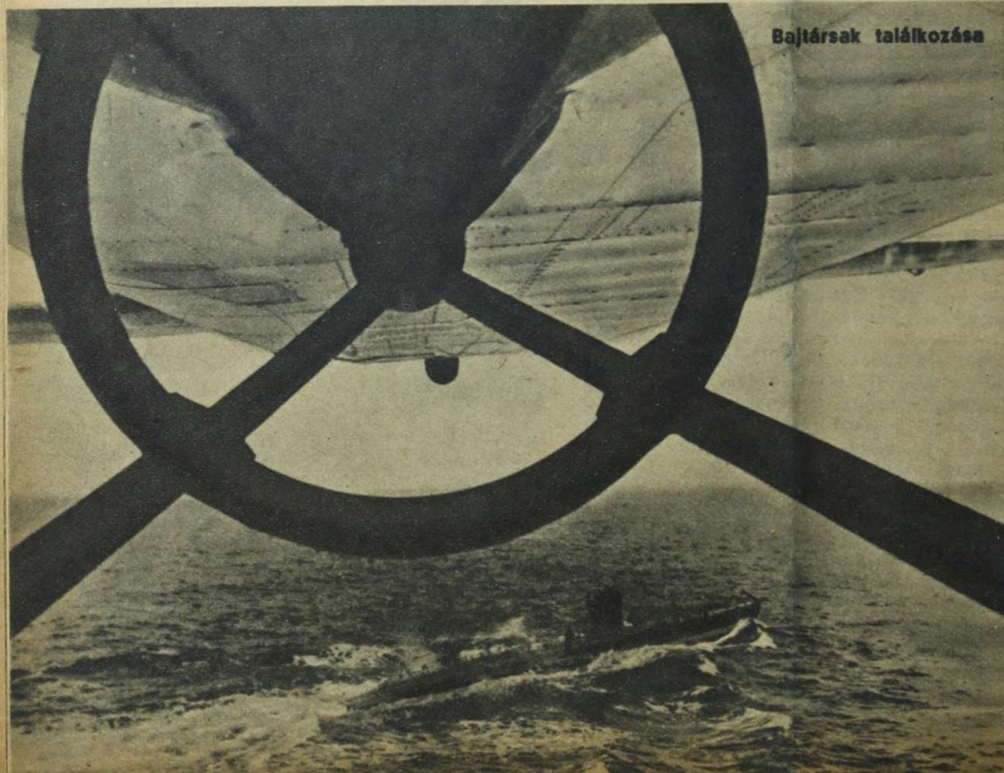
A meteor-Weihe műszerkamrája

A német repülőerődök

Néhány nagyszerű képet mutatunk be ezen az oldalon a Focke Wulf Kurier távolbombázóról, a német légihaderő repülő erődjéről. Még amikor az angol légierők nehéz négymotoros bombázóiról szó sem esett, már sok harci sikert könyvelhettek el a FW. 200. Condor, majd a Kurier mintájú gépek, messze tengerekre elkalandozva és az Atlanti-óceánon megtámadva az angol hajókaravánokat. A gépek a búvárhajókkal együttműködve sok fényes haditettet hajtottak végre.

A Condor K. gép a polgári Condor, a Focke Wulf FW. 200. gép átalakításából származtak. Nem érdektelen tehát, ha még az eredeti polgári gépet vesszük szemügyre, hogy így következtethessünk a Condor, majd a Kurier teljesítményeire.

A BMW. 132. Dc motoros Condor kereken 3500 lóerő hasznos motorteljesítménnyel 2900 méter magasságban 430 kilométer/óra sebességet ért el. A gép repülősúlya 14.800 kg. Ebben a kivitelben találjuk meg a Lufthansa vonalain s Hitler vezér személyes futárgépe is ilyen mintájú.



Bajtársak találkozása

A katonai célokra átalakított Condorba forgatható géppuskatornyot építettek a törzs első részébe, a törzs alját átalakították, hogy lefelé is legyen tüzelési lehetőség s hogy a megfigyelő minden irányban kiláthasson. Ezek a módosítások a törzs eredetileg igen kedvező aerodinamikai alakját eléggé elrontották s így a gép teljesítménye körülbelül 400 km/óra lehetett annak ellenére, hogy 1000 lóerős Bramo Fafnir motorokat építettek be.

A fegyverzet további tökéletesítésével, a páncélozás fejlesztésével együtt járt, hogy a gépbe most már az új német nagyteljesítményű csillagmotorokat, a BMW. 801. mintájú nagy motorokat építették be. Ezek a motorok kb. 1450 lóerőt teljesítenek s így a gép hasznos lóereje jelentősen megnövekedett. Ezzel egyidejűleg a gép sebessége is nagyobb lett s így ma körülbelül 460 km/óra értékre becsülhetjük a BMW. 801. motorral felszerelt Kurier legnagyobb sebességét. A nagyobb motorteljesítménnyel ugyan nagyobb fogyasztás is járt együtt s ezzel a gép hasznos hatótávolságának csökkenése, ezért azonban bőségesen kárpótol a jóval nagyobb sebesség, amely a gépnek sebességi fölényt ad minden vízirepülőgéppel szemben. Részben ennek köszönhető tehát az a tény, hogy ma már az angolszászok hajókaravánjaikat kísérő anyahajókkal is védik, mert ezek fedélzetéről már korszerűbb teljesítményű vadászok is felszállhatnak.

Az aránylag kevésszámú német repülő erőd (hiszen Németország tudatosan a közepes nagyságú bombázó és zuhanóbombázó gépekre összpontosította gyártási teljesítményét) az elsősorban kifejezetten tengeri jellegű célok ellen fényesen bevált s a német harci sikerekben megfelelő részt követelhet magának még abból az időből is, amikor az angolszászok nagy propagandával beharangozott repülő erődjei és más nehéz bombázói gyártási nehézségekkel küzdöttek.

Találkozás német rombolókkal

Indulásra kész a FW. repülőerőd

A holnap kereskedelmi repülése

Előző számunkban ismertettük a nagyarányú angolszász légiszállítás terveket és előállott problémákat. Hangsúlyoztuk, hogy az említett hatalmak minden tervezése többé-kevésbbé burkoltan egyben *a jövő világlégiforgalom* birtoklására is irányul. *„A holnap kereskedelmi repülése"* cím alatt a svájci szaksajtó is élénken tárgyalja az angolszász nézeteket, amelyek mindenütt komoly érdeklődésre tarthatnak számot és hozzáfűzi, hogy különös jelenség már az is, hogy a negyedik háborús év kezdetével, mikor már az U. S. A.-ban is a légiforgalom utolsó maradványait áldozták fel katonai célokra, mindenütt a jövő légiforgalommal foglalkoznak. A vélemények bennünket is érintenek, ezért részletesen ismertetjük őket.

A svájci Interavia összefoglalásában megjegyzi, hogy az angol felszólalók nem mind repülő szakemberek. Részben olyan laikusok, akik a múltból sem tanultak semmit, részben idealisták és jobbantudók, igen sokszor veszedelmes fontoskodók. Például az angol flotta főhadbiztosa, *A. C. Ranson* a „Daily Telegraph"-hoz intézett írásban azt javasolja, hogy a háború, vagyis az egyesült nemzetek természetes győzelme után a megvert tengelyhatalmaknak, de különösen Németországnak a kereskedelmi repülőgépek építését és éppúgy a forgalmi repülést teljesen meg kell tiltani. Németország ugyanis bebizonyította, hogy forgalmi gépeit csak katonai célokra használja. Tehát a szövetségeseknek a jövő világforgalmi repülést egyedül kell kézbevenniök. Másutt azt a nem is új óhajt nyilvánítják, hogy nemzetközi szervezetet kell alakítani, és csak arra egyedül szabad a veszélyes repülőgépanyagot és forgalmi jogot rá bízni. Mások összetévesztik a transzkontinentális légiforgalmat az interkontinentálissal és máris megkövetelik a megfelelő forgalmi hálózat megvalósítását. Csupa komolytalanság.

Igen érdekes azonban az amerikai *Grover Loening* elgondolása, aki a hadigyártási hivatal (W.P.B.) légiforgalmi szakértője, tehát szakember. Számítása szerint a háború befejezése után kb. 300.000 pilóta fog munkára készenlétben állani, az előző világháború 19.000 pilótájával szemben. Ugy véli továbbá, hogy a háború befejezésekor az amerikai frontrepülőgépek 1/3-a — 1942. január 1-től 1943. december 31-ig programmszerűen 185.000 gépet kell kigyártani — elsőrangú forgalmi gépeket képviselhet. Ezáltal az U. S. A. valódi légiforgalmának alapja adódna, amely a háború kitörésekor csak 980 forgalmi gépre támaszkodott.

Percy E. Bates, a „Cunard Steamship Company" angol hajózási cég elnöke már 1942. tavaszán kereken kijelentette, hogy az általa vezetett hajózási cég a háború után főrészt légiforgalomra fog áttérni. A háború ugyanis, véleménye szerint, annyira fejlesztette a repülést, hogy a hajóutasok nagyrésze természetesen átvándorol majd a repülőgépre. A Cunard elnöke ezzel szemben azon a véleményen van, hogy a harci- és romboló repülőgép nem képvisel ideális forgalmi repülőgépet, amely helyes nézetet — a háborúelőtti idők véleményével szemben — sokan vallják. A leszerelési konferencia akkor azért mondott csődöt, mert néhány népszövetségi tudós a forgalmi gépet „par excellence" harcigépnek tekintette. Ez a tévhit lényegesen lefojtotta a mostani világháborúelőtti légiforgalmat, de nem hiusította meg végeredményben a háborút.

Akadt azonban olyan szakember, svájci vélemény szerint, aki nem vesztette el józan eszét és a jövő légiforgalmi problémák tárgyalásánál nem törődött apró nehézségekkel, csak a jövő fejlődési lehetőségeket nézte, mellékszempontok nélkül.

„Az izgalmas idők utóbbi 20 éve, amely a versaillesi békétől a müncheni tárgyalásig terjedt, olyan légiforgalmat teremtett, amely — különleges képzett — állandó harcok között igyekezett magát fenntartani, ma azonban túlhaladott és a történelem a polgári repülés alatt fog megemlékezni róla. Mindenféle lehetetlen fogásokkal igyekezett ez a torzszülött azok alól a sokrétű ellenőrzések, tilalom és vegzálás alól kibujni, amely akkor az egész életet jellemezte és keserűvé tette. Műszakilag jellemezve, a 20 évi szomorú lét ebben bizonyos formát fejlesztett ki, de ez, mind — néhány kivétellel — álcázás volt politikai-katonai célok érdekében. Helyesen mondja G. Loening, hogy „polgári repülés"-nek hívták, mert nem volt szabad „katonai repülés"-nek lennie és „politikai repülés"-nek kellett volna elnevezni, mert nem volt „kereskedelmi repülés."

Előfordult, hogy kis államok a kölcsönösséget követelték, amennyiben egyáltalán nem létező, vagy nekik csak álcázási szempontból átengedett repülőgépállományokra hivatkoztak. Nem egy esetben számos európai vállalat egy és ugyanazon várost érintette, vagy akarta érinteni, csupán azért, mert az akkor divatban volt, ámbár semmi hasznot nem hajtott. Monopóliumok és előjogok álltak elő, egyes országok tilalmi korlátokat emeltek, amelyeket mások letörni igyekeztek. Ezt nevezték „polgári légiforgalom"-nak. Az új időben ennek a szónak el kell tűnnie. Ha a kereskedelmi flotta a kereskedelmi hajózást szolgálja, úgy a nagy és szabad holnapi repülés számottarthat a „kereskedelmi repülés" elnevezésre. Kérdés, hogyan alakuljon ki ez a holnapi légiforgalom?

Tegnapig minden állam a saját területe feletti légitérben a maga számára követelte a szuverénitás jogát és ezáltal főakadályt támasztott a légiforgalom fejlődésére. El kell ismerni, hogy vannak bizonyos katonai szempontok biztonságot illetően, de egy kis jóakarattal hasznos megoldáshoz lehetne jutni. A tengeri kikötők a tenger felől — tehát idegen terület átrepülése nélkül — ne legyenek szabadok a vízigépek, miként a hajók számára? Itt nemzetközi kereskedelmi útakról lenne szó, nem hadászati utakról, amelyek számára az egyes államok talán követelhetnek bizonytalan biztosítékokat. Kérdés, hogy nem kellene az amúgyis nyilt légiutakat, minden nehézkes formalitás nélkül, minden repülőgép számára szabaddá tenni? Nem szűnne meg ezáltal néhány kisállam vízözönelőtti útvámrendszere, amit akkor használ ki, ha fontos összekötővonalak vezetnek át a „saját légiterén"? A nemzeti szempontok már akkor is kielégülést nyerhetnének, ha a belföldi forgalom a nemzeti színek alatt bonyolódna le.

Ha a francia nyelvben az „Aviation" és „Subvention" szavak rímelnek, úgy minden nyelvtől függetlenül légiforgalom és állami segítség szinte szétválaszthatatlan fogalommá vált. A szubvenció, az állami támogatás azonban kétélű: aki fizet, az előnyöket követel, hacsak nem követeli meg a teljes vezetést. A szubvencióra való tekintettel eddig személyeket és tehertételeket díjtalanul kellett szállítani, úgyhogy a repülőüzem kifelé még gazdaságtalanabbnak látszott, mint ahogy a valóságban volt. Ennek a visszás helyzetnek a megszüntetése végre el kellett, hogy kezdődjék. A mai repülőtechnika alapján már lehetségessé vált, hogy egyes vonalak minden állami támogatás nélkül működjenek és állami támogatást csak ott kellene adni, ahol nem várhatók gazdasági eredmények, de a vonal fenntartása a köz szempontjából szükséges. Az állami támogatást a teljesítendő szolgálat szabálya alapján, nem ajándékozás „à fonds perdu" formájában kellene adni. A postaszállítás kötelezettségével különben adódik a teljesítmény mérve is, mert a postaforgalom szubvencionálásával a szubvenciót elfogadó és a szubvenciót adó között elszámolási viszony adódik. Ha ide elérkeztünk, akkor a légiforgalmi egyezmény már nem állami ajándék többé valamely társaság számára és a társaság nem szerepel majd akaratnélküli eszközként az adakozó kezében.

A műszaki követelmények tekintetbevétele minden más szempont fölött álljon. A légiforgalmi üzem csak a műszaki követelmények alapján működjék: belföldi forgalom, forgalom a gyarmatokkal és a gyarmatokon belül, kontinentális légiforgalom és interkontinentális, illetve transzóceán légiforgalom.

A belföldi forgalomban az állam a magáncégeknek, amelyek esetleg a városi és vidéki hatóságoktól kaphatnak támogatást, lehetőleg engedjen szabad kezet. Csak egyes esetekben, például a szárazföld és szigetek között, ahol a hajóforgalomhoz kell alkalmazkodni, kellene a forgalmi szabadság alapelvétől eltérni.

A gyarmatokkal és gyarmatokon belüli forgalomnál a gyakorlat azt

mutatta, hogy a kétféle vonal nem választható el egymástól, ha a nem gazdaságos konkurrensharcokat kerülni akarjuk. Ez a forgalom — valódi nagyforgalom — szubvenció nélkül, vagy igen kevés támogatással működjék.

A kontinentális és különösen az európai forgalomban az utasok kényelme és a vállalatok hírneve megköveteli a nagy sebességű és nagy teherbírású repülőgépek beállítását. Sem az utasok nagy száma, sem a postateher ebben a forgalmi területben a sokoldalu konkurrencia miatt nem vezethet gazdaságosságra. Itt a postahatóság támogatása elkerülhetetlen és a nemzeti szempontok mellett talán kinyílnak a postakasszák és talán megengedik a „postakürt" alkalmazását is a repülőgépeken.

Az internacionális, vagy transzóceánforgalom már a postaszállítás miatt is magában gazdaságos lenne, ha minden állam nem mindig a saját vállalatának akarná juttatni a postát. Ennek következtében csak olyan államok számíthatnak versenyképességre, amelyek sokágazatú érdekkel bírnak és lemondanak a gazdasági haszonról. Ahhoz, hogy tengerentúli postát kapjanak, a légiforgalmi vállalatoknak versenyezni kell a hajóvállalatokkal szállítási súly, befogadóképesség, forgalmi rendszeresség és forgalmi sürüség tekintetében. Ez ma már nem lehetetlen, de a távoli jövő zenéje sem. A transzóceán-légiforgalom óriásgépekkel már bebizonyította, milyen rendszeresség és biztonság érhető el. A valóságban a transzóceán-légiforgalom már ma gazdaságosabb, mint a kontinentális, minthogy nagy teljesítménytartalékokról a repülőgépanyagnál, magassági vonulatok átrepülésére, lemondhat.

Hogyan alakuljon ennek a kereskedelmi légiforgalomnak az üzeme? Egységes nemzeti vállalatok formájában, vagy különböző nemzeti vállalatokat kellene beállítani a különböző feladatokra? Minthogy a nagy államok legutóbb egységes vállalatokra törekedtek, — Németország kivételével — úgylátszik, mindannyian erre az elhatározásra tértek vissza. Ha ezek az üzemi vállalatok albeosztásra szorulnak, úgy ez ne forgalmi zónák, hanem a forgalmi feladatok szerint történjék. Logikusnak látszik, hogy aki transzkontinentális forgalmat bonyolít le, nem rendelkezhetik belföldi vagy gyarmati repülőanyaggal, személyzettel vagy földi szervezettel. Minden forgalmi rendszer, forgalmi feladatának megfelelő pénzügyi és gazdasági alapokkal rendelkezzék. A vállalatok által kitüzött célokkal szorosan összefügg a vállalati tőke készenlétbehelyezése és a szükséges támogatás. A transzóceánforgalom például a tengerészeti minisztérium részéről kaphatna támogatást, mint ahogyan a hajóforgalom kapja, a hajózási vállalatok pedig tőkével és tapasztalatokkal segíthetnének. A kontinentális légiforgalomban a luxus- és hálókocsiforgalom versenyében oly vállalatot kellene alapítani, amely hasonlítana a „Compagnie des Waggon-Lits"-hoz. Itt a közlekedési minisztérium volna az, amely támogathatna és ellenőrízhetne és pedig olyan vonalakon, amelyeknél a köz szempontjából állami támogatás indokolt volna.

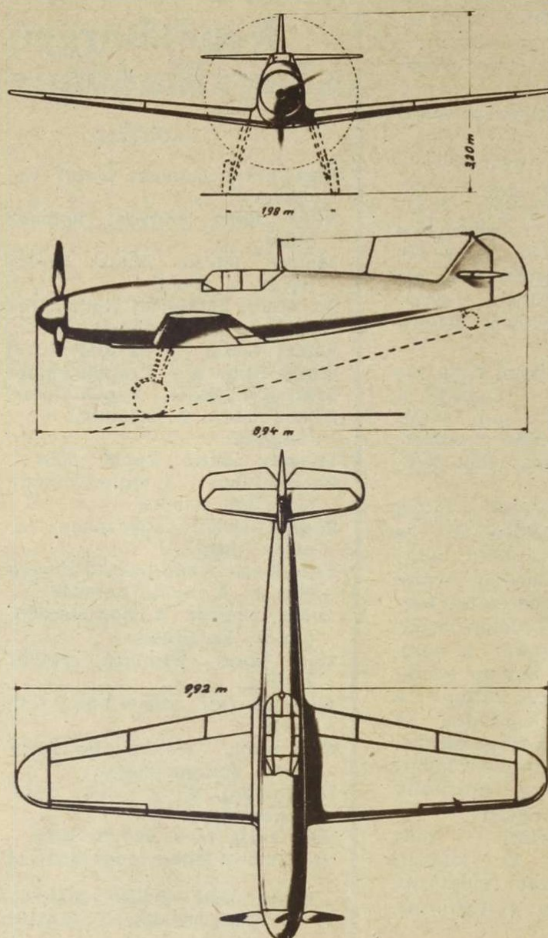
Mint csúcshatósága a kereskedelmi légiforgalomnak, a döntési jog a légügyi minisztérium légiforgalmi osztályát illetné meg. Ebben az osztályban foglalna helyet a légikikötő-, rádió- és időjelző szolgálat, a lajstromozó, ellenőrző szolgálat repülőanyag, hajószemélyzet, földi személyzet stb.-re vonatkozólag.

Ha egy szép napon az igazi béke, az igazság békéje megjön, — mondja a szakértő, — elérkezett az a nap, amikor a kereskedelmi repülés nemzetközi szabályozásához hozzá lehet kezdeni."

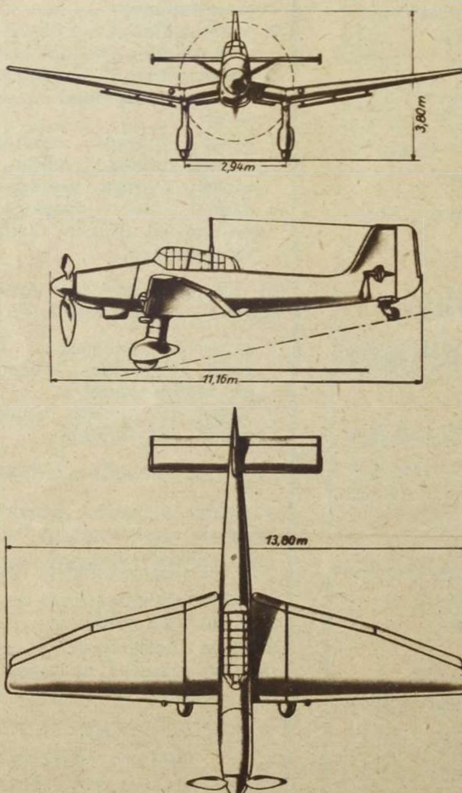
És mi legyen addig, kérdi a svájci lap? Addig, szerinte, előkészülni és tervezni kell. Az a 300.000 pilóta, akikről az amerikai Grover Loening beszél és akik a holnap hajószemélyzetét fogják adni, ebben a kereskedelmi repülésben keresik majd jogukat a munkához és kenyérhez. A holnap kereskedelmi repülése le fogja váltani a tegnap álcázott polgári repülését és minden politikai-katonai-forgalomszerü légiüzemet, amely a háborúelőtti időhöz hasonló, meg fog hiúsítani. Hogy ez a cél elérhető legyen — a svájci lap véleménye szerint — már most kell megkezdeni a jobbantudókat és fontoskodókat kioktatni. *Az amatőrök ideje letűnt a légiforgalomnál is!*

A svájci véleményhez csak csatlakozhatunk. Nem érthetünk egyet azonban mindenben az angolszász szakértővel, aki a légiforgalmat túlságosan a kis nemzetek rovására akarja a nagyhatalmak zászlaja alá vonni. Szabad verseny legyen a jelszó. A légiforgalomban nemcsak az amatőrök, hanem a nagyhatalmak diktatúrája is lejárt, ha olyan új európai rend alakul ki, ahogyan Németország hirdeti.

vitéz Szentnémedy Ferenc



MESSERSCHMITT ME 109



JUNKERS JU 87

NÉGY NÉMET

Messerschmitt ME. 109.

A világ egyik legismertebb gépe, először az 1937. évi zürichi repülőversenyen tűnt fel. Sokezer légiharc győztese, a gyakorlott vadászpilóta kedvenc fegyvere. Idők folyamán erősen tökéletesítették, így az első kivitel (650 LE) óta a legújabb gép sebessége 60 százalékkal több és gyártásához 40 százalékkal kevesebb munkaóra szükséges. Ugyanakkor a fegyverzet (eredetileg csupán két géppuska) gépágyúkkal is bővült.

A pilótafülke plexiglas-teteje ledobható. Egyébként a Mevadász volt az első vadászegyüléses, teljesen zárt fülkével. Ez magassági repülésre is be van rendezve, nagyszerű műszertáblája van s rádióadó-vevő is tartozik hozzá. A fegyverzet működtetése a botkormányon lévő nyomógombbal történik.

A futómű bevonható kifelé a szárnyba. A szárny egyfőtartós, Messerschmitt-rendszerű, ennek előnye a tiszta sztatikai felépítés. A szárnyakban vannak a motorhoz tartozó hűtők is. A törzs héjszerkezet, kis felülettel (a súrlódási ellenállás csökkentésére). A farokkerék bevonható. Az iránymű az új gépeken szabadonhordó. A Me. 109. F. típusig bezárólag a DB. 601. motort építették a gépbe, ez háromszárnyú lépcsavart hajt. Motor és légcsavar vezérlése teljesen automatikus. A gép teljesen fémépítésű, cserélhető felépítése, könnyű javíthatósága folytán a legnehezebb körülmények között is bevált.

Junkers JU. 87.

Egymotoros, kétüléses, zuhanóbombázó, mélyfedelű. Fémépítésű, közepes és nehéz ürméretű bombák vitelére alkalmas. (A német felfogás szerint a 250 kg-os bomba már nehéz ürméretű.)

Teljesen műrepülhető, a háború kitörésekor minden teljesítménye megfelelt a korszerűség követelményeinek. Ma már kissé elavult, ezen néhány kisebb javítással igyekeznek segíteni. A zuhanósebességet fékszárnnyal csökkentik, ennek a berendezésnek okát nem szilárdsági, hanem harcászati téren kell keresnünk. Segítségével a cél könnyebben és kisebb magasságra megközelíthető, anélkül, hogy a személyzet túlságosan nagy gyorsulásokat lenne kénytelen elszenvedni s ezzel harckészsége csökkenne. Ugyanakkor a zuhanórepülésből való felvétel is könnyebb és biztonságos.

Két- és együléses kivitelben is használatos. A bombateher a szárny alá kerül. A gép jellegzetes tört szárnya alacsony futómű használatát teszi lehetővé, a légcsavart a földtől elég magasan tartja, a vezetőnek jobb kilátást ad előre és lefelé. Junkers kettősszárny csökkenti a leszállósebességet. A motor Junkers Jumo. 211. önműködő vezérléssel. A gép üres súlya 2760 kg. Üzembiztonsága, könnyű szerelhetősége és ellenőrizhetősége, gyors javítási lehetőség jellemzik ezt a kiváló Junkers-gépet.

HARCIGÉP

Heinkel HE. 111.

A német légierők egyik legismertebb bombázója, a háború egyik legkiválóbb bombázó és távolfelderítője. Hosszú időn keresztül a német légierő leginkább alkalmazott egységtípusa volt s minden fronton bevált.

Kétmotoros, teljesen fémépítésű, szabadonhordó mélyfedelű. A gép orra minden irányban szabad kilátást ad, a megfigyelőtorony a gép tengelyén kívül esik. (A gép orrának részaránytalansága miatt az angolok »fogfájós képű«-nek hívták a He. 111. gépet.) Személyzete négy fő: parancsnok, gépvezető, rádiós és szerelő. A szárnyak kétfőtartósak, a középrész a törzzsel együtt készül, a szárnyvégek erre csavarozással vannak erősítve. Jumo. 211. vagy DB. 601. motorok építhetők a gépbe, a teljes hajtóműegység önműködő vezérlésű.

A futómű bevonható. Valamennyi kormány tolórúddal működik; a kormánykerék áthajtható a másik oldalra is, ha a másodpilóta átveszi a kormányt.

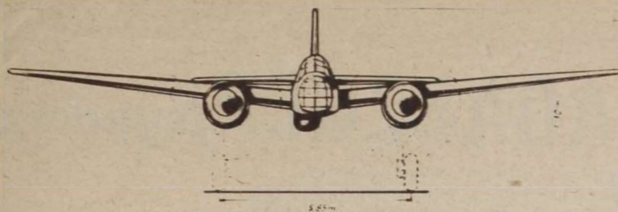
A gépen teljes vak- és éjjeli repülési berendezés van, rádióadó-vevővel együtt. A gép üres súlya 6020 kg. Fegyverzete mozgatható géppuskákból áll. A gép tervezésénél külön gondot fordítottak a könnyű karbantarthatóságra, ez a titka annak, miért vált be oly jól a gép az arcvonalszolgálatban. A He. 111. aerodinamikailag, gyártási és katonai szempontból egyaránt kitűnő gép, mely sokféle alkalmazási területen jól megállotta helyét.

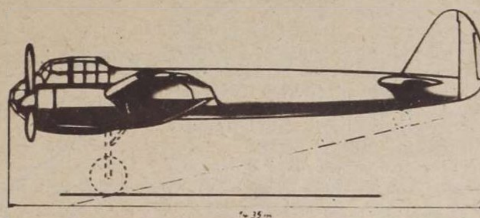
Junkers JU. 88.

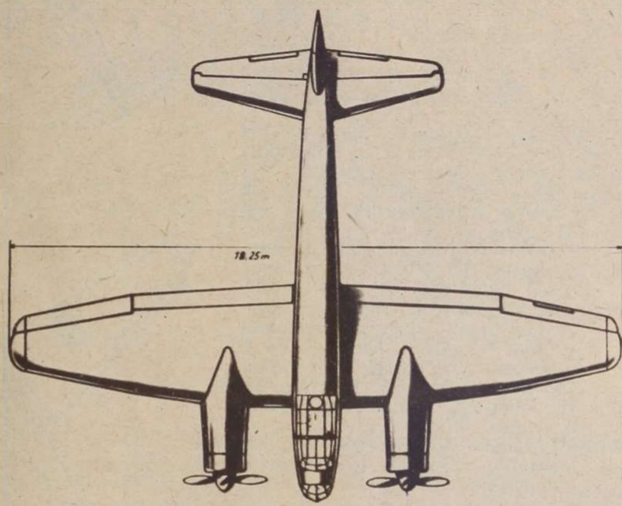
A fogalommá vált Ju. 87. Stuka mellett az egész világon ismertté vált a Junkers Ju. 88. kétmotoros bombázó és zuhanóbombázó. Ez volt az első többmotoros zuhanóbombázófeladatokra alkalmas gép. A szárny nyomott oldalán vannak a féklapok, mozgatásuk hidraulikus úton történik.

A gép személyzete egyetlen fülkében foglal helyet s bár ez kisebb, mint a He. 111. gép, mégis jó kilátást biztosít minden irányban s a közvetlen összeköttetés a személyzet együttes harcát is elősegíti. A fülke tetejének nagyrésze egy fogással ledobható kényszerleszállás esetére. A védőfegyverzet több géppuskaállásból kezelhető.

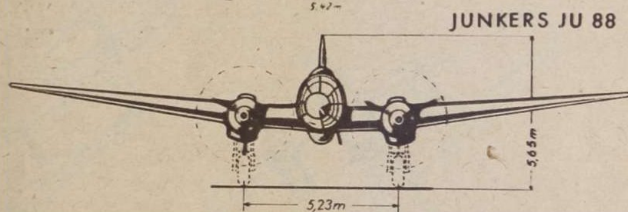
A zuhanórepülés teljesen önműködőleg hajtható végre, ezzel a vezető erősen tehermentesítve van s csupán katonai feladata teljesítésére összpontosíthatja figyelmét. A szárnyközéprészen vannak a motorgondolák a futóművel, néhány fogással hozzáerősíthetők a szárnyvégek. A futómű bevonható, részei egyszárnyúak. Az iránymű a szokásos elrendezésű, a farokkerék bevonható. Általában két Jumo. 211. motort építenek be a gépbe, a hűtő gyűrűs elrendezésű. Motor és légcsavar önműködő vezérlésű Junkers-gyártmány. A gép egy motorral is tovább repül. Személyzete 4—5 főből áll. Nagy sebessége és hatástáva, valamint időjárás és lövések iránt való érzéketlensége következtében jól bevált.

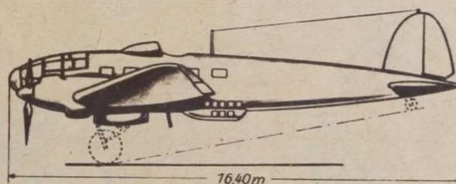




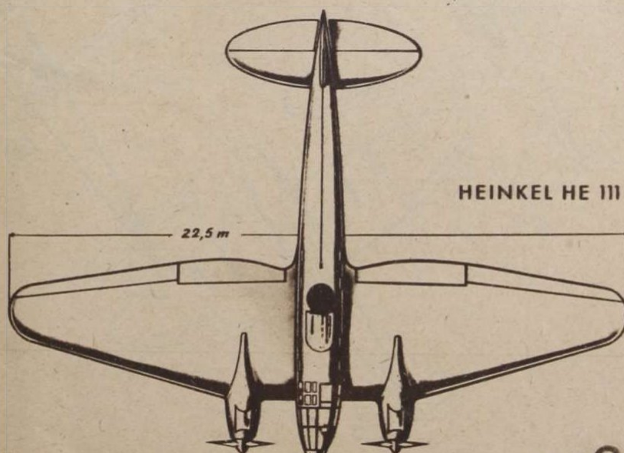


JUNKERS JU 88





HEINKEL HE 111



VADÁSZGÉP *fegyverzete*

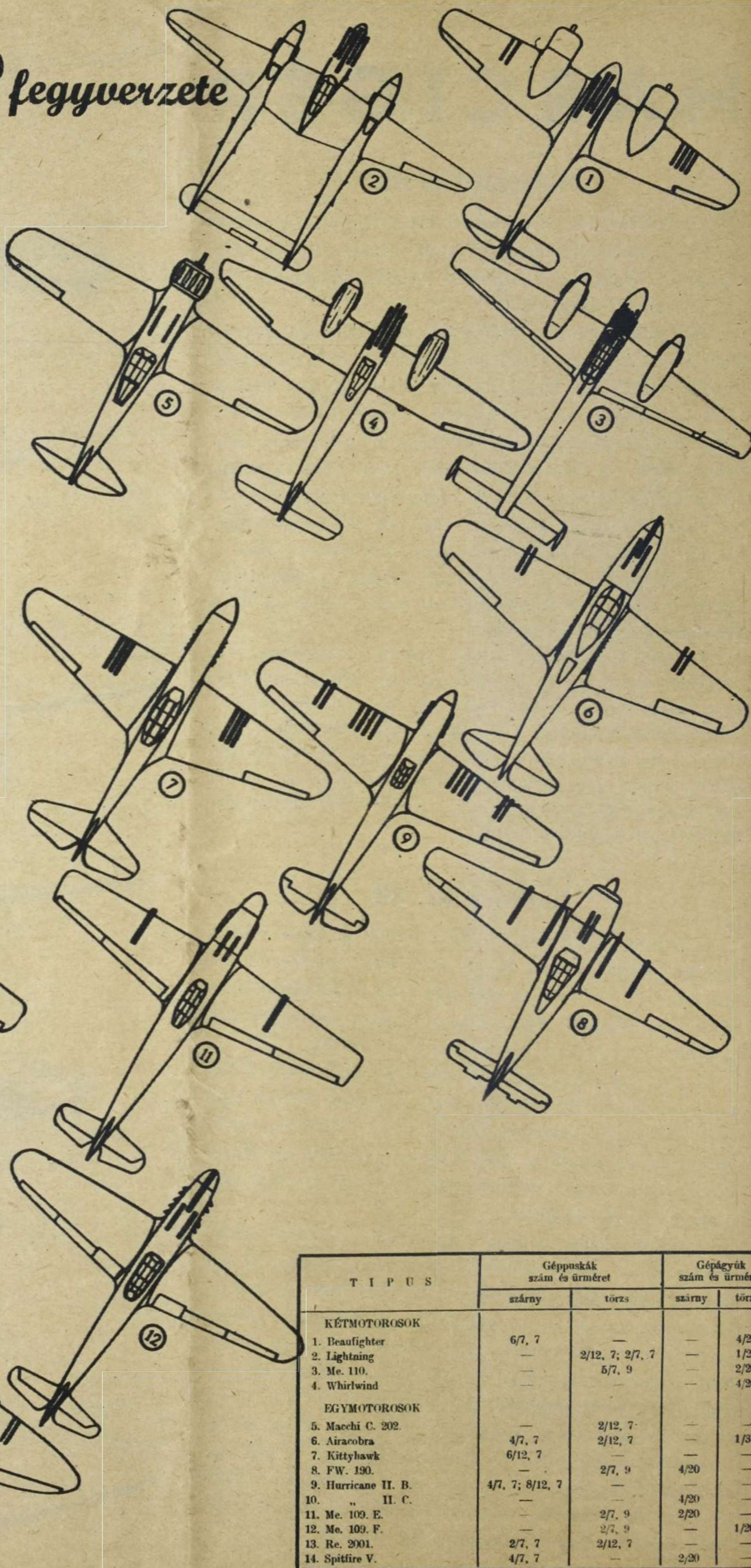
Ezen az oldalon összefoglaltuk a világ legismertebb vadászgépeit, fegyverzet szempontjából kiemelve érdekességeiket. Nem csupán a kifejezetten vadászfeladatokat teljesítő gépek, hanem a »rokonszakmabeli« vadászbombázók és csatarepülők is szerepelnek a felsorolásban. Nem csupán az itt szereplő fegyverzettel repülnek e gépek, vannak más változatok is. A táblázatban és az ábrákon a leggyakrabban alkalmazott szolgálati típusokat adtuk meg.

A fegyverzet fejlődésére érdekes példa a Hurricane II. B. és II. C. vagy a Messerschmitt Me. 109. E. és F.

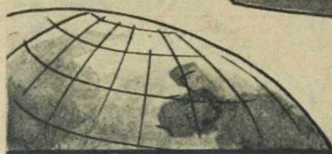
A bombát, mint fegyverzetet, nem vettük figyelembe, csupán a lőfegyvereket. Az ürméretet illetőleg a következő csoportok vannak: 1. 7.7—8 mm (0.303 hüvelyk), 2. 12.7—13.2 mm (0.5 hüvelyk), 3. 15—25 mm, 4. 37 mm. Az első két csoport géppuska. a második kettő gépágyú.

A fegyverek számát illetően két irányzat van. Az egyik a klasszikus megoldás, mely már az 1914—18. évi világháborúban érvényesült: kevés, (2 vagy 4) tűzgép a törzsorrban vagy ehhez közel elhelyezve; itt az aránylag kisebb tűzerőért a nagyobb célzási pontosság kárpótol. Az ellentétes felfogás a sok tűzgép beépítése, ez is teret hódít, egy- és kétmotoros gépeknél egyaránt s legtöbbször ürméretnöveléssel is jár együtt. A nagy ürméret és a nagy tűzgépszám kellemetlen járuléka a nagy lőszerszükséglet is. súlyban kifejezve ez korlátolt mennyiségű lőszer vitelét teszi csak lehetővé.

Táblázatunkban megtaláljuk az ábrákon szereplő gépek legfontosabb fegyverzetadatait.



T I P U S	Géppuskák szám és ürméret		Gépágyúk szám és ürméret	
	szárny	törzs	szárny	törzs
KÉTMOTOROSOK				
1. Beaufighter	6/7, 7	—	—	4/20
2. Lightning	—	2/12, 7; 2/7, 7	—	1/20
3. Me. 110.	—	5/7, 9	—	2/20
4. Whirlwind	—	—	—	4/20
EGYMOTOROSOK				
5. Macchi C. 202.	—	2/12, 7	—	—
6. Airacobra	4/7, 7	2/12, 7	—	1/37
7. Kittyhawk	6/12, 7	—	—	—
8. FW. 190.	—	2/7, 9	4/20	—
9. Hurricane II. B.	4/7, 7; 8/12, 7	—	—	—
10. „ II. C.	—	—	4/20	—
11. Me. 109. E.	—	2/7, 9	2/20	—
12. Me. 109. F.	—	2/7, 9	—	1/20
13. Re. 2001.	2/7, 7	2/12, 7	—	—
14. Spitfire V.	4/7, 7	—	2/20	—



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Asezkira Kumi herceg, ellentengernagy, akit nemrég a japán haditengerészet légierőinek parancsnokává neveztek ki, a japán császárné testvéröccse.

✱

Uj-Zélandban kevés a repülőgép — mondotta Jones újzélandi hadügyminiszter Londonban. Uj-Zéland légierőinek létszáma négy év alatt 750 főről 20.000-re emelkedett, azonban a szükséges repülőgépek nem állanak rendelkezésükre, holott a japán elleni küzdelemben azokat nem nélkülözhetik.

✱

Ugo Rampelli repülődandártábornok lépett a repülő hősi halált halt Enrico Pezzi tábornok örökébe, mint a szovjet harctéren küzdő olasz repülőalakulatok parancsnoka. Rampelli tábornok régebben az olasz légügyi minisztérium sajtóosztályának volt a vezetője és ugyanakkor a minisztérium hivatalos folyóiratát: a »Le Vie dell'Aria«-t szerkesztette.

✱

Hat és félmilliárd dollárt költenek az idén az amerikai haditengerészet légierőire. (Az egész haditengerészet költségvetése 29 és félmilliárd dollár.) Ebből 27.642 darab repülőgépet és számos repülőgéphordozót akarnak építtetni. A repülőgépek között 100 négymotoros szállítógép is szerepel, amelyek között 20 darab Martin »Mars«-mintájú nagyméretű repülőcsónak is bennfoglaltatik.

✱

Az olasz kormány diplomáciai úton tiltakozott az Egyesült Államok kormányánál amerikai repülőknek olasz kórházhajók ellen intézett minősíthetetlen támadásai miatt. Az olasz kormány április 26-a és május 5-e között öt támadást sorolt fel a tiltakozó jegyzékben.

✱

A brit légierők vezérkari főnökének új helyettesévé Sir Douglas Claude Strathern Evill repülőtábornagyot nevezték ki.

✱

Churchillt a brit légierők fennállásának 25 éves fordulóján az angol király kinevezte a RAF tiszteletbeli tábornokává. Egyidejűleg megkapta a RAF repülőjelvényét is.

✱

Uj minisztériumot állítottak fel Olaszországban a hadianyaggyártás irányítására. Az új minisztérium hatásköre sem a repülőgépgyártásra, sem pedig a hadihajók gyártására nem terjed ki. Az utóbbi iparágak irányítása ezentúl is, éppúgy, mint eddig, a légügyi, illetve a tengerészeti minisztérium hatáskörébe tartozik.

✱

Törökország szabadon bocsátja az internált külföldi repülőket? A török kormány — londoni értesülés szerint — azzal a tervvel foglalkozik, hogy a török területen leszállásra kényszerült külföldi repülők szabadságát visszaadja. Német, olasz, francia, angol, amerikai és szovjetorosz repülőkről van szó.

✱

Sztalin József eddig csak a szárazföldi és a légierők parancsnoki tisztét viselte. Április közepén a szovjet haditengerészet fölött is átvette a parancsnoklást.

✱

Az Egyesült Államok kormánya állítólag azzal a tervvel foglalkozik, hogy légi támaszpontok rendelkezésre bocsátását kéri a Szovjettől a Japán elleni légitámadások céljára.

✱

Az európai térségben működő amerikai haderők főparancsnoka: Frank Maxwell Andrews altábornagy, amint ismeretes, Izland szigetén vezérkari főnökével, Charles Barth vezérőrnaggyal és törzse még tizenkét tagjával együtt, repülőbalesetnek esett áldozatul. A gép kényszerleszállást akart végrehajtani, ez nem sikerült s a gép földet érve kigyulladt és elégett. Mindössze egy utas menekült meg a tizenöt közül.

Utódjának kinevezéséről eleinte téves hírek láttak napvilágot, amennyiben Ingles vezérőrnagyot jelölték meg utóda gyanánt, holott az európai térségben működő amerikai haderők parancsnokságát London székhellyel Jacob L. Devers altábornagyra, az amerikai páncélos erők parancsnokára ruházták, míg vezérkari főnökéül Idwall H. Edwards vezérőrnagyot nevezték ki.

Amíg a régi főparancsnok (Andrews) a légierőktől származott és vezérkari főnöke (Barth) a földi csapatoktól, addig a parancsnoki állás mostani betöltésénél a szerepeket felcserélték. Devers (a főparancsnok) az amerikai páncélos csapatok megszervezője, míg Edwards (vezérkari főnöke) eredetileg repülőtiszt volt, aki legutóbb, mint az amerikai nagyvezérkar főnökének helyettese, a hadsereg (nemcsak a légierők) kiképzését vezette.

A repülőhalált halt Andrews altábornagy, az amerikai hadsereg markáns egyéniségei közé tartozott. Az 59 éves altábornagy kezdetben lovastiszt volt és 1917-ben lépett át a repülőkhöz. Európába is átjött, de már nem vehet részt az első világháborúban. Később a rajnavidéki megszálló csapatokhoz nyert beosztást, Koblenzbe. Ő vezette be az amerikai repülőcsapatoknál a vakrepülőkiképzést. 1935—39-ig az arcvonalbeli repülőcsapatok parancsnokságát viselte. Ezalatt különösen a nagyteljesítményű bombázógépek rendszeresítését szorgalmazta, továbbá a Panama-csatorna környéki repülőtámaszpontok kiépítését. Mivel a nagyteljesítményű bombázó repülőgépek rendszeresítésére irányuló törekvése, washingtoni vezető körökben nem nagy rokonszenvvel találkozott, egy időre »hidegre tették«. Texasba helyezték, ahol egy repülőtér parancsnokságát kellett átvennie. 1940-ben a Panama-zóna légierőinek parancsnoka, 1941-ben a Karibi-tenger körzetében működő amerikai haderő parancsnoka (beleértve a haditengerészetet és a szárazföldi haderőt is), majd 1942 novemberében reá ruházzák az amerikai csapatok parancsnokságát Közép-Keleten, 1943 januárban pedig, a casablancai Roosevelt—Churchill-találkozó után, az európai térségben működő egész amerikai haderő parancsnokságát London székhellyel.

Andrews a korlátlan légiháború hívei közé tartozott.

✱

Az angol király első szárnysegédjévé Sir Edgar Rainey Ludlow-Hewitt repülővezértábornagyot nevezte ki.

✱

Muselier francia tengernagy, amidőn Franciaország letette a fegyvert, De Gaulle táborához csatlakozott. Később ő vezette a megszálló csapatokat a Vichyhez hű St. Pierre et Miquelon északatlanti francia támaszpont ellen s ezzel Washingtont kínos helyzetbe hozta. Az Egyesült Államok kormánya ugyanis akkor még fenntartotta a jóviszonyt Vichyvel s ez a támaszpont Vichyhez húzott. Ezért Muselier akkor egyelőre eltűnt a közszereplés színpadáról. Most ismét hallat magáról az északafrikai harcokkal kapcsolatban. Giraud meghívta Bizertába, amelynek légi és tengerészeti támaszpontját Muselier építtette ki annakidején.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Az új német repülőbombákról azt írja a Messaggero, hogy öt hatalmas épületet képesek eltörölni a föld színéről s az általa okozott légnyomást még 4900 m magasan is érezni lehet a levegőben. A svájci és az angol lapok is megemlékeznek róla és azt állítják, hogy 7—800 m átmérőjű körzetben mindent elpusztít.

✱

»Killer«-nek, szabad fordításban »halálgép«-nek nevezik az angolok az amerikai gyártmányú kétmotoros Martin B—26 »Marauder«-mintájú bombázógépet. Erre a nem éppen hízelgő elnevezésre az adott okot, hogy ez az amerikai bombázó sok súlyos balesetnek volt az okozója. Csak betonpályán lehet leszállni vele, mert légcsavarját a földtől csak néhány centiméter távolság választja el. Leszállósebessége megközelíti a 200 km/ó-t. Nagy felületi terhelését azzal igyekeztek csökkenteni, hogy

az új gépeket nagyobb hordfelülettel rendelték meg. Kifutása rendkívül hosszú s a gép vezetése tökéletesen kiképzett, nagy gyakorlattal rendelkező pilótát igényel.

Teljesítményadatai angol források szerint a következők: legnagyobb sebessége 4600 m-en 530 km/ó. Legnagyobb repülési távolsága 310 km-es sebesség mellett 3860 km. Fegyverzetét, amely négy 12.7 mm-es géppuskából áll, a RAF kevésnek találja, annál is inkább, mert a nappali bevetéseknél sebessége sem nyujt elegendő védelmet neki. Hátrányai közé tartozik még viszonylag csekély bombasúlya is (1120 kg). Egyenként kb. 2000 lóerős P&WR—2800—S1A4—G motorok hajtják.

*

A Micubisi »OO« mintájú japán vadászegyülés kétféle kivitelben készül. A »OO—W« szélesszárnyú, míg a »OO—N« keskenyszárnyú. Az előbbiben 1200 lóerős, az utóbbiban 900 lóerős motor van. Fegyverzete az eddigi két ágyú és négy géppuska helyett öt géppuska.

*

Vakrepülés oktatásánál az Egyesült Államokban a szélvédőt zöldszínű bevonattal látják el, míg a növendék szemüvege vörös. A műszereket tehát meg tudja figyelni, ellenben a szélvédőn nem lát keresztül.

*

Mennyit költött Anglia az amerikai repülőiparra? Mielőtt az Egyesült Államokban életbelépett a kölcsön- és bérlettörvény, Anglia készpénzzel fizetett az Amerikából megrendelt hadianyagokért. Sőt az amerikai hadianyagipar kifejlesztése körül is jelentékeny befektetések történtek angol részről. Lord Halifax szerint Nagybritannia eddig 89.000.000 dollár részletet fizetett ki az amerikai repülőipar fejlesztésére, ezzel az amerikai repülőgépgyártás céljára 1.750,000.000 dollár folyt át Nagybritanniából az Egyesült Államokba.

*

Zuhanóbombázógépek Franciaországban. **Franciaországban eddig három zuhanóbombázótípusról kerültek adatok napvilágra. Mind a három a Nieuport-gyár konstrukciója. Az elsőt még 1935-ben szerkesztették és erősen emlékeztet a Junkers Ju 87-re. A másodikból, amely az előbbi továbbfejlesztéséből keletkezett, 1942-ben készült el egy huszonnégyes sorozat (Loire—Nieuport LN—40, 900 lóerős Hispano 12Y-motorral.**

A harmadik (Loire-Nieuport LN—42, ugyanilyen motorral) már kipróbálásra készen állott, amikor az 1942 őszi események bekövetkeztek s így a gyártása egyelőre elmaradt. Az utóbbinál a fékszárnyat a futószerkezet részbeni kitolásával helyettesitik. A gép 250 kg bombát visz.

*

Francia fémipari vállalatok fúziója. Franciaország két nagy vállalata a könnyűfémiparban fúzióra lépett. Ezek: a Compagnie Générale d'Electro-Métallurgie (Párizs) és a Société du Duralomin (Párizs). Az új vállalat neve: Compagnie Générale du Duralumin et du Cuivre. Alaptőkéje: 200,000.000 francia frank. Az új vállalat vasmentes fémötvözetek — különösen réz és alumínium — előállításával és feldolgozásával foglalkozik.

REPÜLŐSPORT

Vitorlázó repülés Franciaországban. A motornélküli repülés a mult évben erősen fellendült. (Zárójelben az 1941. évi adatok.) A levegőben töltött idő: 4508 óra (2443). B-vizsgát tett: 466 növendék (212). C-vizsgát: 218 (189), D-vizsgát: 15(7).

*

Jérôme Cavalli francia pilóta, aki a háború előtt, mint műrepülő, jó hír nevet szerzett s egyik francia repülőgépgyár vezető pilótája volt, halálos repülőbalesetnek esett áldozatul.

Budapest Székesfővárosi Közlekedési R.-T. f. hó 8-án tartotta XX. üzletévi rendes közgyűlését *dr. Verebélyi Jenőnek*, a társaság elnökének vezetésével. A zárszámadások szerint a tavalyi összbevételek 129.058.362 pengőt tettek ki. A villamosvasútakat 1942-ben 465.227.052 utas, az autóbuszokat kb. 26 millió utas vette igénybe. A beruházási programm alapján jelenleg 25 korszerű négymotoros kocsi és 30 pótkocsi gyártása folyamatban van. A közgyűlés köszönetét és elismerését fejezte ki *Perczel György* vezérigazgatónak és *dr. báró Babarczy István* vezérigazgatóhelyettesnek — ki a magyar nemzeti repülésügynek is igazi barátja és fejlesztője, valamint az igazgatóság többi tagjainak is. *Dr. Kőhalmi József* igazgatót a Kormányzó Ur Őfőméltósága érdemeinek elismeréséül kormányfőtanácsossá nevezte ki.

Finnországban egyre nagyobb méreteket ölt a haderőn kívüli repülőkiképzés. Modelezéssel 50.000-en foglalkoznak. A vitorlázó repülők száma: 5000. A jämijervii vitorlázó repülőiskolában 80 vitorlázógépen évente 1000 növendéket képeznek ki. Az ifjúság tömegesen jelentkezik repülőkiképzésre.

LÉGIFORGALOM

Törökország felé ismét megindult a légipostai forgalom. Az ország belföldi forgalma a következő légivonalakra terjed ki: Ankara—Istambul, Ankara—Izmir, Ankara—Adana és Ankara—Van.

A Kemény Antal Szerszám- és Szerszámgépgyár Rt. igen kitűnő mérleggel zárta az 1942. üzletévet. Az értékcsökkenés címén 257.706 pengő leírás után, a tiszta nyereség 442.943 pengő, 3,200 000 pengő forgalom mellett. A gyárberendezés mérlegszerű értéke 1,628.274 pengő, az értékcsökkenési tartalékalap 6.7 210 pengő. A gyár vezetőségének szociális érdeme a mérlegben szereplő 330.000 pengő összegű létesítendő nyugdíjalap és a jóléti alapnak 100.000 pengős tétele. A mérleg likviditása is elsőrangú.

A stuttgarti légiközlekedés-tudományi intézet, amely a háború következtében munkásságát csökkenteni volt kénytelen, most ismét folytatja működését és érdekes tanulmányok összeállításával foglalkozik.

*

37,000.000 km-t repültek a British Overseas Airways Corp. gépei a vállalat fennállásának három éve alatt. A személyzet évi átlagos teljesítménye 1000—1200 repülőóra volt.

REPÜLŐNAP 70 KILOMÉTERES SZÉLVIHARBAN

A ferihegyi repülőtér szélzsákját rendkívül heves északi szél cibálja. A dunántúli meteorológiai állomások távbeszélőérdeklődésre 70 kilométeres szelet és 100 kilométeres széllökéseket jelentenek. Nem az a kimondottan eszményi repülőidő...

A repülőgépszínek előtt azonban mégis négy sportgép légcsavarja keveri a portól sűrű levegőt. Az első gépben *Zichy* Nándor, a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke ül, utasa *Ulbrich* Hugó, a cserkészmozgalom országos repülővezető tisztje, a többi gépen *Kováts* Sándor vezető-főoktatóval az élén a Beszkárt repülőgárda több tagja foglal helyet. A gépek motorjáratás után kigurulnak az indulási helyre és kisvártatva délnyugati irányban nekivágnak a szél által porfelhőbe burkolt látóhatárnak.

A soroksári Dunaág, majd a Nagy-Duna maradozik el a székesfehérvári cserkészrepülőnapra tartó gépek szárnyai alatt, azután lassan feltűnik a Velencei-tó szélkorbácsolta víztükre...

A Székesfehérvár felé vezető út jobboldalán látható az a néhány jelzés, amely a szükségrepülőtér határvonalait mutatja. A város határában lévő leszállóhelyet szépszámú érdeklődő közönség szegélyezi, amelynek jelenléte élénk bizonysága, hogy a város polgárságában igenis ott él a repülés iránti szeretet és érdeklődés. Kocsikkal, kerékpárokkal, de legnagyobbrészt gyalogszerrel vágtak neki a derék fehérváriak a sokkilométeres poros országútnak, hogy megnézhessék mit tudnak a város cserkészrepülői.

A »M 25« mintájú gépből kiszálló *Zichy* grófnál a fehérvári cserkészrepülők vezetője jelentkezik. A Magyar Aeró Szövetség ügyvezető elnöke, aki hivatalbalépése óta már úgyszólván minden kiképzőkerethez ellátogatott, itt is érdeklődik a helyi repülőviszonyok és kívánságok felől, kérdi mit lehetne még tenni a fehérvári haderőnkívüli repülés további fejlesztése érdekében.

A szél közben úgy felerősödik, hogy a földön veszteglő gépeket cserkészfiúkkal kell lefogatni, nehogy felboruljanak. Repülőnapról a szó szoros értelmében ilyen körülmények között természetesen már beszélni sem lehet. Hogy a sokszázfőnyi érdeklődőt azonban még se érje csalódás, *Kováts* Sándor motoros-műrepülésre vállalkozik.

Bücker-Jungmeister mintájú, 160 lóerős gépével mintegy negyedórás pompás műrepüléssel rukkol ki. Hátonemelkedés, vezetett és gyors orsók jobbrabalra, amerikai fordulók, bukfencek, piruettek, késrepülések váltogatják egymást a szépen lerepült és nagy gonddal összefűzött műsorban, a gépéből kilépő pilótát nagy taps jutalmazza.

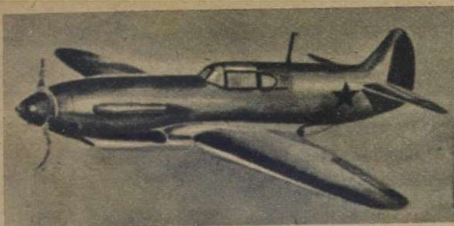
Ezzel le is zajlott a fehérvári cserkészreplők repülőnapja. Az égiek nem voltak kegyesek a derék fehérvári fiúkhoz, mert a motoros-műrepülésen kívül egyetlenegy műsorszámot sem lehetett lebonyolítani. A többit »elfújta a szél...«



Gróf Zichy Nándor üv. elnök, Ulbrich Hugó a repülőnap rendezősége társaságában

AZ ELLENSÉG GÉPEI

SZOVJET HARCIREPÜLŐGÉPTÍPUSOK


LAGG — 3 vadászgép

A vörös légihaderő újabb gépanyagát időről-időre ismertetjük lapunkban, hogy olvasóink ismereteit ellenségeink gépanyagáról állandóan korszerű színvonalon tarthassuk. Az itt közölt gépek javarészének képeit, illetve oldalnézetét egy korábbi számunkban hoztuk, most azonban egy összeállításban adhatjuk közre a gépek háromnézeti rajzait is.

A legfontosab típusokat megtaláljuk ezen az oldalon s a gépek jellemző adatait a következőkben foglalhatjuk össze:

A MIG—3 vadászegyüléses motorja 1200 lóerős, repülősúlya 2800 kg, szárnyszélessége 11.45 m, legnagyobb sebessége 580 km/óra. Tört szárnyáról felismerhető. I—20. jelzéssel is ismerik.

A YAK—1. gép (Yakovlev szerkesztése) I—26. típusszámmal is ismert, az újabb vadászgépek közé tartozik, adat róla nem ismeretes.

A közepes és nehéz bombázók csoportjában eléggé ismert a PE—2, a DB—3 és SB—3 gép.

A PE—2 kétmotoros, háromüléses bombázó és zuhanaóbombázó. Fegyverzete legfeljebb 3—3 merev és mozgatható géppuska. Bombaterhe 1000 kg. Két 1100 lóerős motorral legnagyobb sebessége 540 km/óra.

A DB—3 gép szerkesztője Iljusin, ismert orosz mérnök. A gép a ZKB—26 bombázó továbbfejlesztése. Négy géppuskája van. Továbbfejlesztése a DB—3F gép. A DB—3 (DB—3F) legpontosabb adatai: 2 db 950 lóerős csillagmotor (2 db 1100 lóerős soros motor); 437 km/óra (445 km/óra) legnagyobb sebesség; 2800 km hatástáv; 500—2700 kg (1000—3500 kg) bombateher.

A SB—3 gépet Tupolev mérnök szerkesztette s a SB—2 gép továbbfejlesztése. Ujabban a gépet zuhanófékkel is felszerelték és így körülbelül megfelel a Ju. 88. osztályának teljesítmény, terhelés tekintetében.

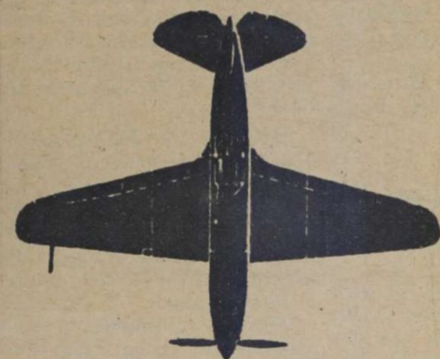
A csatarepülőgépek között az IL—2 az ismert Iljusin-féle Sturmovik, mely erős páncélozással, gépágyúfegyverzettel s különleges bombáival elsősorban harckocsik elleni bevetésre készült.

A YAK—4 gép a PE—2 bombázóhoz erősen hasonlít, bár motorgondolái még jobban előrenyúlnak. Szintén csatarepülőgép, erősen páncélozott fülkével és motorokkal (2×1100 lóerő), kétfőnyi személyzettel.

A SU—2 jelű gép kétüléses, többfeladatos, elsősorban közelfelderítő, mely részben az amerikai Vought 156, részben a Brewster Bermuda gépre hasonlít, utóbbi gépből nagyobb mennyiséget lőttek le honvédeink is.

Végül egy vízigépet is bemutatunk, jele MBR—2 s a jelek szerint egy Macchirepülőcsónak továbbfejlesztése, 700 lóerős motorral, korszerűtlen (225—240 km/óra) sebességgel.

A régebbi gépek ma már gyakorlatilag teljesen kivesztek a nagy veszteségeket szenvedett vörös légihaderőből. Néhány kiöregedett masinát a szállítókötelékek alkalmaznak, főleg az ANT-gépekből. Az újabb orosz gépanyag kétségkívül alig veheti fel a versenyt korszerű európai gépekkel, erre vall a nagy veszteségarány is. Néhány érdekesebb szerkezeti részletre alkalomadtán még visszatérünk.




MIG — 3 vadászegyüléses


































AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(11)

A szenátor ellenfelei nagyon aggódnak, hogy a délamerikai küldetés sikerrel jár s ezt megakadályozandó, azonnal, még ugyanazon a repülőgépen útnak indították legügyesebb emberüket. Mersson ismerte Danielst és nem hiszem, hogy egy napvédő-szemüveg félrevezette volna őt. Semmi esetre sem! Mint ahogy engem sem tévesztett meg...

Dani elmerült gondolataiba, majd halkan közbeszólt:

— Nagyon terhelő, amit mond, Selbius úr... Mert ha így áll a dolog, akkorIerssonnak érdekében állott eltenni útjából ezt a szerencsétlent! De erre még visszatérünk...

— Távol álljon tőlem, hogy minden áron őt igyekezzem bűnösként feltüntetni. De azt is jól tudom, hogy a politikai siker érdekében néha a legnagyobb aljasságra is rávetemedik az ember.

— Ebben igaza van. De viszont az is tény, hogy nagyon nehéz tetten érni a szenátort, avagy éppen vallomásra bírni... Az a benyomásom, hogy titkárai osztoznak bűnösségében... Nincs más megoldás, mint hogy csapdát állítunk neki. Segítene nekem?

— Kész örömest!

— Legyen készen tehát, hogy amikor felkérem, segítségemre jöjjön. Idejében értesíteni fogom...

— Rendelkezzék velem!

Az erdő felől kiáltás hallatszott. Dani odapillantott. A dzsungelszerű sűrűből Max Mertens alakja vált ki és a tengerpartra törtetett.

A többiek azonnal körülvették, de ő minden kérdést elhárítva, egyenesen a felügyelő felé sietett, aki a maga részéről szintén eléje indult.

A hölgyek csoportja közelében találkoztak, akik a sebesült köré telepedtek.

A volt repülőtiszt arca sápadt volt, de nyugodtan beszélt.

— Felügyelő úr, azt hiszem, le kell tartóztatnia engem...

Dani mereven az ifjú szemeibe nézett, mialatt a többiek meglepődve, tanácstalanul bámultak egymásra.

— Hol hagyta Reimannt, aki önnel együtt indult el a sziget átfürkészésére?

— Az erdőn túl, a domb aljában. Megöltem.

Stella Rayner felsikoltott. Néhányan zavart szavakat hadartak, miközben egyre többen gyűltek köréjük.

Mertens nyugodtan egy pisztolyt húzott elő a zsebéből és csövénél fogva átnyujtotta a felügyelőnek.

— Ezzel lőttem le. Az első bűntény után, amely a repülőgépen történt, jónak láttam zsebembe csúsztatni és most nem is bántam meg. Reimann rám támadt és végezni akart velem.

— Hiszen akkor jogos önvédelemből cselekedett?

— Valóban. Nem is tüzeltem többet, mint egy töltényt.

Dani egyik kezét Mertens vállára tette:

— Jöjjön velem. Vezessen!

Többen kíséretükbe szegődtek. Selbius, Fischer, Mersson... De a felügyelő nyersen rájuk szólt:

— Maradjanak itt. Folytassák a kunyhóépítést!

A váratlanul kemény hangra eszükbe se jutott tiltakozni és lemaradtak.

Dani és Mertens behatoltak az erdőbe. A hatalmas kókuszpálma-törzsek közt a liánok kusza összevisszasága tette nehézzé az előrehaladást.

— Meséljen el mindent pontosan! — fordult a felügyelő a fiatalemberhez.

— Felmásztunk az egyetlen emelkedésre és onnan széttekintettünk. Szomorúan láttuk, hogy a sziget egészen kis kiterjedésű és sehol egy kunyhó vagy füst, amiről ember jelenlétére lehetne következtetni. Minthogy további tennivalónk nem volt, visszafelé indultunk. Már a lejtő aljára értünk, amikor rosszul léptem. A szikla kigördült lábam alól s én egyensúlyomat vesztve oldalra estem. Ez volt a szerencsém. Reimann, aki utánam jött, éppen ebben a pillanatban vetette rám magát s engem surolva elém zuhant. Sőt a tőrje is végigszántotta rajtam, szerencsére csak a kabátomat hasította fel. Látja? Nem adtam időt neki, hogy felkelhessen, a következő pillanatban már a kezemben volt a pisztoly és rásütöttem. Ostobán cselekedtem! Talán ki szerette volna őt hallgatni... bizonyára ő a keresett gyilkos!

— Tényleg ...

— Ne haragudjon rám! Idegeim eléggé fel voltak zaklatva!

— Teljesen megértem.

— És most — fejezte be keserűen az ifjú — újra mehetek a törvényszék elé... Ki tudja, hogyan úszom meg az ügyet ez alkalommal!

Kiértek az erdőből. Velük szemben hullámos dombhát emelkedett, amelyet magas fű borított.

— Itt történt!... — mutatott Morgan egy mélyedésre. Dani előrehajolt.

— Hol van?

— Itt kell lennie!

Vizsgálódva tekintettek körül. Senkit sem láttak. Morgan egyik kezét ellenzőként a homlokához emelte.

— Egészen biztosan itt játszódott le az összetűzés. Ezen a helyen gurultam le, itt suhant el mellettem s ide esett... Nem tévedhetek. Határozottan emlékszem erre a kiszáradt fára... Itt kell őt keresnünk!...

Dani tovább vizsgálódott. Nyomokat keresett a magas fűben.

— Biztosan eltalálta őt? Sehol sem látok vérnyomot!

— Rálőttem és láttam, hogy elvágódott. Ugy látszik azonban lövésem nem volt halálos!

— Az biztos. Megtévesztette önt azáltal, hogy mozdulatlanul fekve maradt. Most pedig elrejtőzött...

— Akkor azonnal térjünk vissza... Értesíteni kell a többieket!

— Dehogy. Nyugalom. Nem mondunk semmit sem. Hadd higyjék, hogy Reimann meghalt...

— Van talán valami terve, felügyelő úr?

— Mondja, nem ölte őt meg tényleg és elrejtette tetemét valahová? S most komédiát űz belőlem?

— Ugyan, mi célom lenne?

— Mindegy... kövessen. Visszatérünk!

Visszatértek a tengerpartra. Meisson jött eléjük.

— A kunyhó kész...

— Nem lesz rá szükségünk. A repülőgépen töltjük az éjszakát.

Müller szaladt a partra.

— Felügyelő úr, — dörmögte — mikor lesz már vége a gyilkosságoknak? Itt van ez a holttest a gépen. Szeretném eltemetni.

— Várjon egy pillanatra... Merssonnak tátva maradt a szája.

— A repülőgépen is van egy holttest? Miket beszél össze? Erről pedig szó sem esett!

— Sajnos, igaz. Joselitó, a pincér. Jöjjön, Mertens!

Dani Mertens és Müller kíséretében a fedélzetre ment.

A repülőcsónak belseje így, üresen és a motorok tompa robaja, valamint rázása nélkül komoran tárult eléjük és kísértetiesen visszhangozta lépteiket.

Lementek a hálófülkékhez. Joselitó a padlózaton feküdt, bizonyára akkor esett le az ágyról, amikor a gép zuhant lefelé. De a háta volt fent megint és Dani, a markolatot átfogó zsebkendőjével kihúzta a tőrt a sebből.

Gyorsan átvizsgálta a kubai ruháit, de semmi lényegeset sem talált.

— Parancsnok úr, — fordult Müllerhez — csavartassa bele egy lepedőbe és szállíttassa partra. A tengerparton elföldeljük.

Amikor kiértek, Dani újra a repülőgépvezetőhöz fordult:

— Az ön emberei felváltva őrködni fognak. Hasonlóképpen Mertens és a pincér is. Reimann nem halt meg, él és nem szabad a gépre jönnie.

— Ó, értem...

A parton szomorú esemény várta őket. Bley, anélkül, hogy visszanyerte volna eszméletét, átszenderült a túlvilágra. Dani kiürítette zsebeinek tartalmát, egy nagy borítékba tette és lepecsételte.

Ezalatt a többiek a parti fövényben két sírt ástak. Bley és Joselitó földi maradványait itt helyezték örök nyugalomra a hölgyek hangos zokogása közben. Müller, mint gépparancsnok, végezte a szertartást...

Eleget téve a kegyeletnek, Dani mindenkit a repülőgép fedélzetére parancsolt. Ebben a pillanatban Fischer lépett hozzá.

— És Reimann? Őt nem temetjük el?

— Már nagyon késő jár, este van... A szigeten nincs más élőlény rajtunk kívül, senki sem fogja bántani. Holnap majd őrá is gondolhatunk...

— De ő is keresztény és...

— És olyan ember, akinek sok bűn nyomja a lelkét — vetett véget a vitának Dani.

Mindnyájan belegázoltak a dagályban lévő tengerbe és visszatértek a repülőgépre, ahol — hála a tartalék-akkumulátoroknak — még mindig működött a villanyvilágítás. A nagy teremben gyűltek össze.

kivéve a személyzet két tagját, akik a gép külső részén őrködtek.

VIII. Dani vádat emel

Bár senkinek sem volt kedve az evéshez, Dani parancsot adott Grubernak, a pincérnek, hogy mindenki részére készítsen húslevest és kávét.

Stella Rayner messzire elhúzódott Max Mertenstől s amikor a fiatalember a vele egymagasságban levő másik ülésre akart ereszkedni, visszautasítólag helyet változtatott.

Mertens mélyen megsértődve ült le Elisa Bollsson és Selbius közé. Mindenki a terem közepe felé fordította székét. Gyanusan szemlélgették egymást, de a legtöbb tekintet Müllerre és Danira irányult, arra a kettőre, akik a felelősséget viselték értük.

Az összes utasok titkos gondolatát fejezte ki Mersson szenátor, amikor a hirtelen csöndet megtörve kérdezte:

— Megtudhatnánk, parancsnok úr, azokat a rendszabályokat, amelyeket megmentésünk érdekében foganatosított?

— Hogyne... — dörmögte Müller. — A repülőgép helyzetlámpái égnek. Sajnos, nem rendelkezünk fényszóróval. Az embereim tüzet raknak a parton. S végül a Very-pisztollyal minden huszadik percben egy-egy rakétát lövünk ki.

— Így valóban megtalálhatnak bennünket azok, akik megmentésünkre sietnek... De vajjon jönnek-e?

— Ma éjjel aligha. Én erősen kétkedem. De holnap feltétlenül. Hajnalhasadtával repülőgépek indulnak felkutatásunkra.

Mersson most Danihoz fordult:

— És ön, felügyelő úr, rájött már, hogy ki követte el ezeket a gaztetteket, amelyek egész repülőutunkat végigkísérték?

— Igen — válaszolt egykedvűen a rendőrtisztviselő és egyszerű, lakonikus válasza tüstént reá irányította a figyelmet. Úgy a férfiak, mint a nők egyszerre felvillanyozódtak, felegyenesedtek székeikben, izgatottan hajoltak előre s tágra nyitották szemeiket.

— Bizonyára Reimannra céloz, aki már el is nyerte méltó büntetését...

— Nem. A bűnös itt ül közöttünk, ebben a teremben. Ő is reám irányítja figyelmét s fogalma sincs róla, hogy én már ismerem őt és tudom bűntetteinek indító okát.

Göcsös, tagolatlan nevetés szakította félbe őt. Fledauer asszony volt, aki nem tudott tovább uralkodni az idegein. A nevetés hamarosan zokogásba ment át, de nemsokára elcsitult.

— Félek... a gyilkos itt... — rebegte, majd elhallgatott. Dani felszólította, hogy menjen a kabinjába aludni, de a miszsziósnő energikusan visszautasította.

— Ennélfogva — vette fel újra a beszéd fonalát Mersson — le fogja tartóztatni?

— Néhány perc mulva. Előbb elmesélem önöknek a dolgok menetét. A gyilkosnak egy bűntársa volt a gépen. Azzal a határozott szándékkal szállt fel Hamburgban, hogy végez valakivel. Az első bűntett, mondjuk áldozat, Teodor Mahler volt, akit ciánkálival mérgezett meg. Ez két úton történhetett. Vagy a teába öntötte a mérget, vagy pedig olyan kockacukrot használt, amelyeket előzőleg mérgezett meg, talán úgy, hogy a cukor belsejében volt a méreg. A cukor feloldódva a teában, halálos méreggé változtatta az üdítésre szánt italt. Először a két pincérre gyanakodtam, mert egyikük készítette, a másik pedig a kabinba vitte a teát, de a gyanum namarosan egy harmadik személyre esett, aki a pincérnőhöz közeledett az alatt, amíg a tálcát vitte és így módjában volt a mérget a szánt helyre juttatni. Erről a személyről, bármennyire erőltette is az emlékezetét Lupita, nem tudott pontos személyleírást adni, mégpedig ama egyszerű oknál fogva, hogy csak szeme szögletéből, szinte tudat alatt látta, mialatt figyelmét mások kötötték le. Mahler tehát megkapta a teát. Nem itta meg azonnal, mert különben rögtön összeesett volna, hanem felkelt és elhagyta kabinját. A 4. kabinban, Max Mertensében ment, amint ezt Kioto és Selbius úr vallomása is igazolja, akik a 3., illetve 5. kabint foglalják el. De a pincérnő is látta Mahlert a folyosón, amint visszatért a 2. kabinba. Mit is akarhatott a gyöngykereskedő egy olyan ember kabinjában, aki ebben az időben idefenn, Stella Rayner kisasszony társaságában töltötte az estét? Nagyon egyszerű. Azt a rózsaszínű gyöngyöt, amely a tulajdonát képezte s amelyet mások is láttak nála, belerejtette Mertens borotvakrémjébe. Úgy tervezte bizonyára, hogy másnap reggel bejelenti a gyöngy eltűnését és bevádolja útitársát. Mertensnél meg is lelik majd a keresett tárgyat s mivel már nem üres az előéleti lapja, valószínűleg minden védekezése hiábavaló lesz... letartóztatják. Így állt volna bosszút a fiatalemberen azért, mert nagyobb szerencséje volt Stella Rayner kisasszonynál, mint neki.

Mertens ajkait harapdálta, a filmcsillag szája már szólásra nyilott, de azután meggondolta magát. A többi nő tekintete kereszttüzként zúdult rájuk.

— Mahler nem is számított rosszul. Mindenki azt hitte volna, hogy a lefokozott repülőtiszt lemondott a tisztességes életről. Mertens úr azonban véletlenül megtalálta a gyöngyöt és átadta nekem. Emellett éppen ő, ahelyett, hogy sürgette volna a továbbutazást és így lehetetlenné igyekezett volna tenni letartóztatását, önszántából elhatározta, hogy kiszáll Ponta Delgadában s így egyenesen a rendőrség karjaiba szaladt.

Annyira vakmerő talán, hogy még játszani is akar velünk? Nem, de még egyéb meggondolások is kizárják az ő bűnösségét. Azt el tudom képzelni róla, hogy hirtelen haragjában esetleg lelő valakit, de aki mérget használ, az hideg számvetéssel készül a gyilkosságra. A méreg a művelt, de erkölcsileg elfajult egyének gaztetteinek az eszköze.

Dani egy pillanatra kitartott, majd tovább folytatta.

— Az a legérdekesebb a dologban, hogy a halálos teát más utasnak, Selbius úrnak szánták, aki Mahler előtt már rendelt egyet. A kiszemelt áldozat ennélfogva Selbius volt és Mahlert csupán tévedésből ölték meg. Igen, ez a legszomorúbb az egész tragédiában. A szerencsétlen gyöngykereskedő belépve kabinjába, beletette a cukrot a teába és megitta. Halálra sujtva esett össze. Nem volt többé módjában lopással vádolni Mertenst.

A gyilkos közben rájön, hogy az általa előkészített teát tévedésből másnak vitték. Most már el szeretné tüntetni a halálos ital maradványait. Fél a leleplezéstől, annál is inkább, mert Kiotó úr fölvetette azt a lehetőséget, hogy a méreg nyomai esetleg megtalálhatók. Amikor tehát az utasok visszavonultak kabinjukba és a folyosón csupán Joselitó maradt őrként, megkísérelte a kubai megvesztegetését. Pénzt ajánlott fel, amire a könnyen befolyásolható kreol átadta neki azt a kulcsot, amely az összes ajtókat nyitja. Belépett a kabinba és az ablakon keresztül kihajította a csészemaradványokat, a teáskannát és a cukortartót.

Joselitó azonban úgylátszik igen nagy összeget követelt közreműködéséért és ezért a gyilkos elhatározta az ő elhallgattatását is.

— Nagyon világos eddig — vágott közbe Mersson —, de miként magyarázza meg a gép katasztrófáját?

— Rögtön. Mindaz, amit mondtam, a félreértés következménye volt. Ne feledjük, hogy a kiszemelt áldozat Selbius volt... Ne reszkessen Selbius úr, most már kellően meg van védve!

— Nem reszketek... De nem tudom megérteni, ki gyűlöl engem ennyire...

— Véleményem szerint, a valódi áldozat, akinek a részére a méreg készült, egészen más valaki, s ön, Selbius úr, csak véletlenül, ötletszerűen került a gyilkos terveibe. Miután ön is itt volt, az önnel való leszámolást is elhatározta. Mahler halála után még a teljes feladat a gyilkos előtt állott. Sőt még súlyosbodott a végrehajtás azáltal, hogy a gépre még egy rendőrfelügyelő is felszállt, aki kiderítheti az igazságot. Most már mit sem használt volna, ha az eredeti tervei szerint hajtja végre a gyilkosságokat, mert ebben az esetben a következő légi kikötőben a repülőgép utasainak továbbutazását biztosan megtiltják mindaddig, amíg a titokzatos bűntényeket ki nem vizsgálják. Ez pedig igen veszélyes lett volna reá nézve... Jobb tehát, nézete szerint, általános katasztrófát előidézni, amelyben az egész gép tönkre megy kiszemelt áldozataival és a rendőrfelügyelővel együtt. Ő a cinkostársaival együtt ejtőernyővel kiugrik és a felfujható gumicsónak segítségével menekül. Kihallgatásuk alkalmával azt vallják majd, hogy egyedül ők menekültek meg a katasztrófából. Tévedésből bűntársakról beszélek, pedig a bizonyíték szerint csupán egy van, Reimann.

— Bizonyíték?

— Igen... De előbb figyeljen még. A gyilkos Reimannal együtt lemegy a kabinok szintjére. Részletesen kidolgozott tervet villámgyorsan hajtja végre. Joselitót alva találja és leszúrja. Ezután végigmegy a folyosón. A legaprólékosabban ismeri a gépet és minden zárhoz van megfelelő kulcsa. Kinyitja a szerszámkamrát, behatol ide és az ajtót bezárja maga mögött.

Ezért nem találom őt sehol, bár néhány perc mulva már utána rohantam. Végignézem az összes hálófülkeajtókat, mind kívülről van bezárva. A szerszámkamra azonban elkerüli a figyelmemet, mert az ajtónak fényezése egybeolvad a folyosó falával. Tehetetlen voltam! A szerszámkamrából a fedélcsapóajtón át a gyilkos, bűntársával együtt felmászik a vezetőfülkébe, éppen a repülőgépvezető háta mögé érnek és alattomban jól fejbevágják...

Greisch ökölbe szorította kezeit.

— Ki az, mutassa meg nekem? — üvöltötte.

(Folytatjuk)

MSE eredmények:

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület vitorlázórepülői rendkívüli eredményeket értek el az utóbbi napokban. *Lenkey Antal* a Hármashatárhegyről Nagyváradra (228 km.), majd egy másik alkalommal Ferihegyről Csákornyára (246 km.) vitorlázott. *Auguszt Lajos*nak Ferihegyről Miskolcot sikerült elérnie. Mind a három *célrepülés* volt.

Néhány sikeres *irányrepülés* is történt. Így *Auguszt Lajos* a Hármashatárhegyről Zalaszobárra (190 km), *Schweitzer Gyula* pedig ugyanonnan Balatonboglárra (140 km.) vitorlázott. Az MSE vitorlázórepülői a Bácskát is felkeresték. Ferihegyről *Bollmann Béla* Szabadkára (170 km), *Nagy Hugó* Andrásföldjére (192 km.), *Beniczky Lajos* Tompára (175 km.), *Vojnovits Pál* Kishegyesre repült.

Nagy Hugó távrepülése alkalmával 2700 m. magasságot, *Vargyay Sándor* 2560 m. magasságot, *Petry Lajos* pedig 2000 m. magasságot ért el. Az itt felsorolt kimagasló teljesítmények nemcsak az új sportrepülő nemzedék rátermettségét dicsérik, hanem jó bizonyítványt állítanak ki a magyar szerkesztésű és gyártmányú vitorlázórepülőgépekről is.

Szerkesztői üzenetek

E rovat keretében szívesen válaszolunk olvasóinknak minden időszerű kérdésére, a repüléssel kapcsolatos dolgokban szívesen állunk rendelkezésükre.

Többeknek. A »Légi Bolha« csak kísérleti repülőgép volt, a kísérleteknek nem volt eredményük, sőt néhány sajnálatos halálos szerencsétlenség is történt. Tervezője, Mignet francia mérnök ezt a gépet tökéletesíteni akarta, a háború azonban megzavarta szándékát. A »néprepülőgép« kivitelére és előállítására csak a háború után kerül majd sor. Addig kérésük időszerűtlen. **Fülöp Mihály,** Ujvidék. Köszönjük értékes adatait. **»Model«.** Köszönettel vettük hozzászólását, de véleményünk szerint az ön által ajánlott szó nem fedi a valóságot. További jó *modelezést* kívánunk. **»Pinty«.** A kért adatok egyelőre nem közölhetők. **Tompa Sándor.** Van. — Több kéziratot kaptunk, ezek, sajnos, nem ütik meg a Magyar Szárnyak mértékét, *»Kara Bagira«, Ádám Mátyás, »Hadak Utja«, Czifra Lajos, Lábass Ignác, Angyal Baby és Farkas György.*

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Karpati Antal igazgató.